



4.7.2019

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten,  
Ansvarsområdet för trafik och infrastruktur  
PB 156  
60101 SEINÄJOKI

## KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING I PROJEKTET SOM GÄLLER RIKSVÄG 3 MELLAN HELSINGBY OCH LAIHELA

Den projektansvarige har 3.5.2019 skickat ett program för miljökonsekvensbedömning enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, som är kontaktmyndighet i projektet.

### UPPGIFTER OM PROJEKTET OCH FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

#### Projektets namn

Riksväg 3 mellan Helsingby och Laihela, (Korsholm och Laihela)

#### Den projektansvarige och MKB-konsulten

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, kontaktperson Eeva Koppola.

Ramboll Finland Ab är konsult för uppgörande av bedömningsprogrammet, kontaktperson Joonas Hokkanen.

#### Beskrivning av projektet och alternativen

Syftet med projektet är att förbättra riksväg 3 i området mellan Helsingby i Korsholm och Laihela centrum. Planeringsområdet är ca 14 km långt och börjar i Vikby i Korsholm från den planskilda anslutningen med riksväg 8 och sträcker sig till den planskilda anslutningen i Maunula i Laihela.

Riksväg 3 är riksvägen från Helsingfors via Tammerfors till Vasa. Förbindelsen är en av Finlands viktigaste och livligast trafikerade huvudvägsavsnitt samt en del av ett internationellt nät som omfattar hela Europa (TEN-T och E12). Syftet med projektet är att förbättra trafikens smidighet och säkerhet på vägavsnittet. Utmaningar på vägavsnittet är framförallt bristen på säkra omkörningsmöjligheter, osäkerheten vid anslutningarna och svårigheten att förutse restiden.

I förfarandet vid miljökonsekvensbedömning granskas tre huvudalternativ och tre underalternativ enligt följande:

**Alternativ 0+:** utveckling av den nuvarande riksvägen som en väg med en körbana genom att förbättra anslutningsarrangemangen samt förhållandena för gång- och cykeltrafiken. 0+ är ett jämförelsealternativ.

**Alternativ 1:** riksvägen förbättras i huvudsak på sin nuvarande plats till en fyrfilig 2+2 landsväg, där långsam trafik är förbjuden. Ändringar i vägsträckningen granskas i Helsingby och i Alakylä. Alla anslutningar är planskilda. Trafiken till enskilda vägar, lantbrukstrafik, gång- och cykeltrafik sköts med hjälp av parallellvägsarrangemang.

**Alternativ 2:** en ny vägsträckning byggs i enlighet med landskapsplanen söder om den nuvarande riksvägen och blir motorväg, motortrafikväg eller fyrfilig 2+2 landsväg, där långsam trafik är förbjuden. Korsningar till enskilda vägar sköts med hjälp av över- och underfarter samt arrangemang med parallellvägar. Vid bedömningen av en ny sträckning granskas ytterligare alternativen 2a, 2b och 2c.

Mellan Lapptränt och Mussmobacken granskas alternativen 2a och 2b. Alternativ 2a följer sträckningen i utredningsplaneringen från 1991 och alternativ 2b går ca 350 meter närmare nuvarande riksväg. Alternativ 2c går norrut från alternativen 2a och 2b vid Mussmobacken och ansluter till sträckningen enligt alternativ 1 ca 1,5 km före den planskilda anslutningen i Maunula.

### **Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning**

Syftet med MKB-förfarandet är att främja identifiering, bedömning och iakttagande av projektets betydande miljökonsekvenser i planeringen och beslutsfattandet samt att samtidigt öka medborgarnas tillgång till information och möjligheter att delta. I MKB-förfarandet fattas inga beslut om projektet, utan målet är att producera mångsidig information till grund för beslutsfattandet.

MKB-förfarandet är uppdelat i två skeden. I det första skedet gör den projektansvarige upp ett bedömningsprogram, vars syfte är bl.a. att framföra uppgifter om gjorda och planerade utredningar, metoder som tillämpas i bedömningen samt projektets tidtabell. Kontaktmyndigheten ger ett utlåtande om programmet, i vilket beaktas utlåtanden och åsikter som har lämnats in i samband med hörandet om programmet.

På basis av bedömningsprogrammet och kontaktmyndighetens utlåtande om det utarbetar den projektansvarige en miljökonsekvensbeskrivning, i vilken ges information om projektet och projektalternativen samt en enhetlig bedömning om deras miljökonsekvenser. MKB-förfarandet avslutas i och med den motiverade slutsatsen som kontaktmyndigheten ger om bedömningsbeskrivningen. Bedömningsbeskrivningen och den motiverade slutsatsen bifogas till eventuella tillståndsansökningar.

Ett förfarande vid miljökonsekvensbedömning tillämpas i projekt, som sannolikt har betydande miljökonsekvenser. Projekt som behandlas i ett bedömningsförfarande har räknats upp i projektförteckningen i MKB-lagens (252/2017) bilaga 1. Detta projekt fordrar ett förfarande vid miljökonsekvensbedömning på basis av underpunkterna a-c i projektförteckningens punkt 9): *a) byggande av motorvägar eller motortrafikleder, b) anläggande av en ny, minst 10 kilometer lång sammanhängande väg med fyra eller flera körfält, c) ny linjeföring eller breddning av en väg så att den sammanhängande vägsträcka med fyra eller flera körfält som härvid bildas är minst 10 kilometer lång.*

### **Samordning av miljökonsekvensbedömningen och andra förfaranden**

Bedömningsförfarandet har inte samordnats med förfaranden enligt andra lagar.

## DELTAGANDE OCH SAMMANDRAG AV UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM BEDÖMNINGS-PROGRAMMET

### Information och hörande

Den finskspråkiga kungörelsen av MKB-programmet har publicerats i tidningarna Kyrönmaa och Pohjalainen och den svenskspråkiga kungörelsen i Vasabladet. Bedömningsprogrammet och kungörelsen har varit framlagda till påseende 7.5 - 5.6.2019 i Laihela kommun och Korsholms kommun och på kommunernas webbplatser på adresserna [www.laihia.fi](http://www.laihia.fi) och [www.korsholm.fi/](http://www.korsholm.fi/). Bedömningsprogrammen har vart framlagda till påseende på Laihela kommuns tekniska avdelning (Laihiantie 50, 66400 Laihela) och på Korsholms ämbetshus (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm). Kungörelsen, bedömningsprogrammet och projektets digitala plattform har publicerats elektroniskt på webbsidan: [www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB](http://www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB).

Ett evenemang för allmänheten ordnades om bedömningsprogrammet 15.5.2019 i ufolokalen Laihian Nuorisoseura.

Utlåtanden om bedömningsprogrammet begärdes av följande: Laihela kommun, miljöförvaltningsmyndigheten i Laihela, miljöförvaltningsmyndigheten i Laihela, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Naturresursinstitutet, Västkustens miljöenhet, miljöskydd och miljöhälsa, MTK-Etelä-Pohjanmaa, Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry, Forststyrelsen, Kustens naturtjänster, Natur och miljö r.f., Sydbottens Natur och Miljö r.f., Skogsägarförbundet Kusten r.f., Korsholms kommun, Österbottens förbund, Österbottens museum, Österbottens räddningsverk, Finlands naturskyddsförbunds Österbotten distrikt, Finlands skogscentral, NTM-centralen i Egentliga Finland, fiskeritjänster, Trafikledsverket, och Österbottens svenska producentförbund r.f.

Dessutom begärdes kommentarer av NTM-centralen i Södra Österbottens enheter för områdesanvändning och vattentjänster, naturskydd, vattenresurser och miljöskydd.

### Sammandrag av utlåtanden och åsikter

Sammanlagt 9 utlåtanden, 4 expertkommentarer och 15 åsikter med totalt 110 underskrifter har lämnats in till kontaktmyndigheten. Utlåtande har lämnats in av Laihela kommun, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Merenkurkun Lintutieteellinen Yhdistys ry, MTK Laihia, Korsholms kommun, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum, Finlands naturskyddsförbunds Österbotten distrikt r.f. och Österbottens svenska producentförbund r.f. Naturresursinstitutet har meddelat att det inte har något att yttra om bedömningsprogrammet. I bilaga 1 till kontaktmyndighetens utlåtande framförs utlåtandena, åsikterna och expertkommentarerna som har lämnats in under hörandet.

I åsikterna om bedömningsprogrammet framförs flera ställningstaganden om de olika alternativens godtagbarhet och konsekvenser. I flera åsikter ansågs att alternativ 0+ och ALT 1 är de bästa lösningarna såväl ekonomiskt som med avsikt på miljökonsekvenserna. I alternativen konstateras underhållskostnaderna vara mindre och konsekvenserna för landskapet, naturen och markanvändningen är också mindre. Reparationsbehoven som framförs är bl.a. planskilda korsningar och ändring av cykelväg-

sträckningarna. Behovet av en fyrfilig väg anses också vara överdimensionerad med beaktande av trafikmängderna och befolkningsutvecklingen. Byggnad av accelerations- och avtagsfiler, underfarter, belysning och tre filer för att man ska kunna köra om långsam trafik anses vara tillräckliga reparationsarbeten. Alternativ 2a anses vara en bra lösning bl.a. med avsikt på trivseln, enhetligheten och förbättringen av trafiksäkerheten i området av Helsingby och för att minska avgaserna och bullerutsläppen i bostadsområdena. Alternativ 2 anses vara problematiskt i synnerhet på grund av splittringen av markområdena, för jordbruket och de skadliga konsekvenserna för naturen och landskapet. Området i alternativ 2c konstateras vara översvämningskänsligt och byggnaderna i området uppskattas ligga i översvämningsområdet mellan två vägar. Därför begärs att alternativ 2c tas bort från alternativen, eftersom det anses orsaka oskälig olägenhet för invånarna och näringslivet längs Rudontie. I en åsikt ifrågasätts också varför bedömningen inte omfattar ett alternativ på sen norra sidan av den nuvarande vägsträckningen, eftersom huvudtrafikströmmen anses löpa i riktning mot Seinäjoki och inte mot Tammerfors.

Projektet konstateras ha betydande konsekvenser för lokalinvärnarnas möjligheter att röra sig och för områdets markanvändning. Nya vägsträckningar och anslutningar täcker stora markarealer, gör att åkrarna splittras och bryter av förbindelserna mellan ekonomibyggnader och åkrar, vilket medför odlingstekniska problem och högre kostnader. I projektet bör lätt tillträde till åkrarna beaktas och planeringen bör syfta till en lösning som sparar på odlingsmarken. I planeringen bör även projektets konsekvenser för åkrarnas täckdikningsystem och jordvärmesystemen beaktas. Ägoregleringar anses vara en bra metod för att förebygga de olägenheter som splittringen medför.

Med avsikt på naturen har alternativen 0+ och 1 ansetts vara minst skadliga. I alternativ 2 ökar antalet vägområden och olägenheterna sprider sig till ett större område. Naturliga områden splittras, livsmiljöer förstörs och det blir svårare för djuren att röra sig. Den nya vägsträckningen klyver odlingslandskapet, som konstateras fungera som rast- och matområde för fåglarna. Under vårflyttningen har bl.a. stora flockar av den hotade brushanen observerats i området. Vägen ligger också i utkanten av åkerområdena, där det finns värdefulla områden med avsikt på naturens mångfald.

Möjligheterna för vilda djur att röra sig ombeds utredas i planeringen. Utredning av fågelbeståndet enbart på basis av befintligt material och enkäter har uppskattats skapa osäkerhetsfaktorer, eftersom rastområdena som fåglarna använder kan variera från år till år.

Med avsikt på grundvattenskyddet anses alternativen 0+ och ALT 1 vara de bästa alternativen. I alternativ ALT 2 skulle Rudon Vesilaitos Oy:s Mössintönkä grundvattenområde hamna under vägsträckningen eller i omedelbar närhet av den, vilket medför risk för förorening av grundvattnet. Alternativen för vägsträckningen borde väljas så att riksvägen inte går genom eller tangerar grundvattenområdena.

Den nya vägsträckningen uppskattas orsaka risk för utsköljning av sulfatmarker, eftersom det med stor sannolikhet finns sura sulfatmarker i projektområdet. I fråga om översvämningsområden har NTM-centralens enhet för vattenresurser konstaterat att kartorna över översvämningshotade områden och översvämningsrisker, som har gjorts upp för det betydande området med översvämningsrisk längs Toby-Laihela å

(Laihela-Toby-Runsor), ses över år 2019 och nytt kartmaterial är tillgängligt i slutet av år 2019.

Landskapsmuseet förutsätter att det nuvarande landskapsvärdet längs Toby-Laihela å och eventuella förändringar av värdet beaktas tydligare i MKB-programmet än nu och att projektets konsekvenser för områdets kulturlandskap och eventuell splittring av landskapet bedöms tydligare än vad som framförts i bedömningsprogrammet. I fråga om det arkeologiska kulturarvet ser museet inget större behov av tilläggsinventeringar, men projektet kan beröra två fornminnesobjekt, som har registrerats av Museiverket, och behovet av tilläggsuppgifter hör samman med dessa objekt. Även i åsikterna framförs oro om att det värdefulla odlings- och kulturlandskapet ska förstöras och splittras.

Byggande av motorvägen konstateras förbruka mycket naturresurser och ge upphov till utsläpp i luften. Projektet anses inte stöda Finlands klimatmål och mängden fordonskilometer och högre körhastigheter konstateras också öka bullret. ALT 2c bedöms orsaka bullerolägenheter i området av Ruto by och Hulmi, men på motsvarande sätt uppskattas att ALT 2 minskar bullerolägenheterna i Helsingbyområdet. Korsholms kommun anser att det är viktigt att utreda flyg- och biltrafikens gemensamma bullernivåer och vägbygget så att bostadsmiljöerna i den sydöstra delen av Korsholm förblir trivsamma och trygga.

Det förutsätts att projektet granskas totalekonomiskt kritiskt. Trafikändringar, såsom att göra trafiken smidigare och restiden snabbare, i förhållande till landskapsförändringen och kostnaderna borde bedömas på basis av noggrannare utredningar såsom timspecifika mätningar av trafikmängderna och noggrannare vägplaner. Det är också bra att förhålla sig kritiskt till statsrådets riktvärden för buller och granska bullret bl.a. på basis av människornas erfarenheter och med hjälp av mätningar som görs på plats under olika årstider. När bullerhinder planeras bör bl.a. kostnaderna för att underhålla dem, säkerhetsaspekterna och de ekonomiska och estetiska faktorerna beaktas.

Österbottens räddningsverk har ansett att projektets primära syfte bör vara att göra vägtrafiken smidigare och förbättra trafiksäkerheten. I bedömningarna bör beredskapen hos de nuvarande brandstationerna och den planerade Liselunds brandstation beaktas och förbättras. Även olycksstatistiken bör ses över och vid behov kompletteras.

Traficom har konstaterat att konsekvenserna av hinderbegränsande ytor vid Vasa flygplats eller andra begränsningar bör utredas i bedömningen. Korsholms kommun har påpekat att rv 3 är en betydande del av livskraftsstrategin 2016-2020, enligt vilken kommunerna har kommit överens om att förbättra resekedjorna mellan Vasa och Seinäjoki. Det bör också finnas tillräckligt med anslutningsramper till motorvägen och planskilda anslutningar för lokalinvånarna.

Laihela kommun har ansett att det planerade projektet granskas tillräckligt övergripande. I bedömningsprogrammet utreds enligt MTK-Laihia tillräckligt väl deltagandet i anslutning till planeringen av projektet. I planeringsprocessen bör intensivt samarbete bedrivas med dem som bedriver jord- och skogsbruk samt andra markägare.

NTM-centralens markanvändning har konstaterat att översiktsplanen och vägplanen bör grunda sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen och att det skulle vara bra att börja göra upp en generalplan för området mellan Helsingby och Laihela senast i det skedet när beslut har fattats om vilket alternativ som går till fortsatt planering.

## KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE

Programmet för miljökonsekvensbedömning omfattar kraven på innehåll som nämns i 3 § i MKB-förordningen och bedömningsprogrammet har behandlats på det sätt som krävs i MKB-lagstiftningen.

Utöver det som framförs i bedömningsprogrammet bör följande aspekter som framförs av kontaktmyndigheten (punkterna KM nedan) beaktas när bedömningsbeskrivningen och tillhörande utredningar görs upp.

### Presentation av projektet

I bedömningsprogrammet framförs projektets läge, mål och planeringsskeden samt på vilket sätt projektet ansluter sig till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och de regionala målen för trafiksystem.

### MKB-förfarandet och deltagande

I bedömningsprogrammet presenteras MKB-förfarandets skeden och tidtabell samt på vilket sätt MKB-förfarandet ansluter sig till vägplaneringsprocessen. MKB-förfarandet genomförs i det inledande skedet av vägplaneringen och avsikten är att hitta en genomförbar lösning för vägprojektet, vilken orsakar så få olägenheter för naturen och de övriga miljövärdena, bebyggelsen och människans välmående som möjligt.

I programmet framförs projektets olika parter och uppgifter om hur deltagandet ordnas. Invånarna och andra intressegrupper informeras om projektet bl.a. med pressmeddelanden och på webben. Egna webbsidor har öppnats för projektet och under projektets förlopp ordnas tre evenemang för allmänheten och två workshops som är avsedda för intressegrupperna. För samarbetet mellan myndigheterna och intressegrupperna har projektet inrättat projekt- och styrgrupper och för responsen öppnas en elektronisk kartresponstjänst. Responsen som ges i projektet sammanställs i bedömningsbeskrivningen.

**KM:** Kontaktmyndigheten anser att deltagandet har ordnats enligt principerna i MKB-lagen. Det centrala syftet med MKB-förfarandet är att öka allas tillgång till information och möjligheter till deltagande. Under pågående MKB-förfarande bör således informeras tillräckligt om möjligheterna att ge respons och om samarbetet som bedrivs med markägarna och olika intressegrupper.

### Alternativen och formulering av dem

Alternativen som undersöks har tagits fram i samarbete med Korsholms kommun och Laihela kommun och bl.a. den nuvarande bebyggelsen, utvidgningen av markanvändningen, jordbruket, översvämningarna, grundvattenområdena och miljö- och

landskapsvärdena har beaktats när riktlinjerna har formulerats. I programmet presenteras alternativen som valts ut för MKB-förfarandet samt motiveringarna till att några alternativ till riktlinjer har slopats.

**KM:** Alternativen till riktlinjer som uteslutits ur MKB-förfarandet har motiverats och alternativen som valts ut för granskning avviker från varandra både med avseende på riktlinjer och på struktur. Granskningen omfattar även vägsträckningsalternativet som har anvisats i landskapsplanen, varför kontaktmyndigheten anser att de framförda alternativen är tillräckliga.

### **Miljöns nuvarande tillstånd och utveckling i verkningsområdet**

I bedömningsprogrammet beskrivs det nuvarande trafiknätet och trafikmängderna, uppgifter om trafikolyckor som har inträffat i planeringsområdet samt prognosen för framtida trafikmängder. Under de senaste åren har de genomsnittliga trafikmängderna i planeringsområdet varit 8 700–9 800 fordon per dygn och de har ökat med ca 5 % under de senaste fem åren. Beroende på prognos bedöms att trafikmängderna ökar fram till år 2040 med 12 200–14 800 fordon per dygn.

I planeringsområdet gäller flera planer av olika nivå och en betydande del av området ligger i ett värdefullt landskapsområde. Sannolikheten för att det finns sulfatjordar i planeringsområdet är stor och en del av området hör till ett område med översvämningsrisk. Terrängkorridoren i alternativ ALT 2 ligger delvis också i två grundvattenområden.

**KM:** i bedömningsprogrammet har det nuvarande tillståndet i planeringsområdet beskrivits tydligt med hjälp av åskådliggörande kartor. Utöver beskrivningen av det nuvarande tillståndet bör i bedömningsbeskrivningen även bedömas utvecklingen i influensområdet ifall att projektet inte genomförs.

Statistiken över trafikolyckor bör ses över med beaktande av statistiken från Österbottens räddningsverk.

### **Miljökonsekvenser som ska bedömas samt bedömningsmetoder**

Konsekvensernas betydelse kommer att definieras på basis av en slutledningskedja, i vilken beaktas omfattningen av förändringen som projektet orsakar och miljöns förmåga att motstå påverkan. Konsekvensens betydelse delas in i fyra storleksklasser: liten, måttlig, stor och mycket stor. Konsekvensen har antingen negativ eller positiv betydelse. Influensområdets omfattning beror på konsekvensens karaktär.

På basis av konsekvensens betydelse framförs i bedömningsbeskrivningen en jämförelse av alternativen, i vilken beskrivs alternativens fördelar och nackdelar ur olika synvinklar. Syftet med jämförelsen är att stöda senare beslutsfattande.

Bedömningen koncentrerar sig i synnerhet på betydande miljökonsekvenser, som enligt bedömningsprogrammet är konsekvenser för trafiken och trafiksäkerheten, konsekvenser för markanvändningen, näringslivet, människornas levnadsförhållanden, konsekvenser av sulfatjordar och områden med översvämningsrisk, konsekvenser för naturen i fråga om obebyggda områden samt konsekvenser för direktivarterna.

**KM:** I bedömningsbeskrivningen bör gränserna för influensområdena som tillämpas i bedömningen framföras skilt för varje konsekvensobjekt. Gränserna bör även framföras på en karta.

En stor del av planeringsområdet ligger i det värdefulla landskapsområdet längs Toby-Laihela å av landskapsintresse, vilket betyder att projektets konsekvenser för landskapet också bör beaktas när de centrala konsekvenserna fastställs.

### **Konsekvenser för samhällsstruktur och markanvändning**

I arbetet bedöms möjligheterna att utveckla markanvändningen i de olika alternativen. I bedömningen beaktas bl.a. konsekvenserna för näringslivets verksamhetsförutsättningar och befolkningens möjligheter att röra sig, konsekvenserna för markanvändningshelheter och tätortsstrukturens utvecklingsriktning, konsekvenserna för markanvändningen i närområdet och verksamhetsförutsättningarna för jord- och skogsbruk samt konsekvenserna av dessa för sysselsättning, befintlig service och nya servicekoncentrationer. Behoven av att utvidga och uppdatera general- och detaljplanerna kommer att framföras i tabellform.

**KM:** Flera planer gäller i planeringsområdet, varför kontaktmyndigheten anser det vara tillrådligt att presentera planerna i en tabell. För bedömningsbeskrivningen bör det kontrolleras att planerna är aktuella.

Projektets konsekvenser för markanvändningen och samhällsstrukturen är de viktigaste och bl.a. i åsikterna konstateras flera utmaningar som projektet orsakar för markanvändningen och samhällsstrukturen. I bedömningen bör förändringar som lokalbefolkningen och näringslivet, i synnerhet jord- och skogsbruket, utsätts för och konsekvenserna av dessa utredas så tydligt som möjligt skilt för varje alternativ.

Vägprojektets översiktsplan och vägplan bör grunda sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen. I fråga om behoven att uppdatera generalplanerna bör således bl.a. avsnittet mellan Helsingby och Laihela beaktas, för vilket det inte finns en delgeneralplan med rättsverkan i enlighet med MBL.

### **Konsekvenser för naturförhållandena och naturens mångfald**

Som grund för bedömningen av konsekvenserna för naturen görs en utredning om naturförhållandena i området. Terrängarbetet som berör växtligheten i planeringsområdet riktas till obebyggda skogsområden, längs vattendragen och till skogsdungar, dit vägalternativens terrängkorridorer förläggs. Områden där det förekommer åkerroda, flygekorre och fladdermus samt häckningsfåglar och dagrovfåglar i planeringsområdet utreds med hjälp av terrängkarteringar och tillgängligt material. När det gäller flyttande och rastande fåglar utförs inga terrängkarteringar utan bedömningen grundar sig på befintligt material. Den lokala viltvårdsföreningen utnyttjas för att reda ut viltstråken.

Vägsträckningarna ligger inte i Naturaområden eller andra naturskyddsområden. Konsekvenserna för den naturliga mångfalden och andra värdefulla naturobjekt bedöms på basis av expertbedömningar.



**KM:** I åsikterna och utlåtandena konstateras att de öppna åkerområdena är populära rastområden för flyttfåglarna och att bl.a. den hotade brushanen har observerats i området. I fråga om flyttande och rastande fåglar anses att bedömningsmetoden också innehåller osäkerhetsfaktorer, eftersom bedömningen inte grundar sig på terrängkarteringar och de årliga variationerna i rastområdena kan vara betydande.

När det gäller det flyttande fågelbeståndet, och i synnerhet den hotade brushanen, bör antingen med hjälp av terrängkarteringar eller befintliga uppföljningsuppgifter över en lång tid, utredas planeringsområdets betydelse som rastområde för fåglar. I bedömningen bör bedömningsmetoderna framföras såsom även osäkerhetsfaktorerna som är förknippade med bedömningen.

I åsikterna framförs oro om bl.a. trygghet av viltstråken och förstöringen av fladdermusens livsmiljöer. Till denna del anser kontaktmyndigheten att bedömningsmetoderna som framförs i programmet är tillräckliga.

### **Konsekvenser för yt- och grundvattnet**

Terrängkorridorerna i alternativ 2b och 2c ligger i Rismarkens grundvattenområde och terrängkorridorerna i alternativ 2a och 2b i Mössintönkä grundvattenområde. På basis av Geologiska forskningsinstitutets (GTK) karteringar förläggs projektet till ett område där sannolikheten för att det finns sulfatjordar har konstaterats vara stor.

I bedömningen definieras riskkällorna som trafiken och byggandet orsakar och ytterligare begrundas allmänt deras konsekvenser för vattendrags- och grundvattenförhållandena och vattenbalansen. I bedömningen beaktas i synnerhet betydelsen av projektets konsekvenser med avsikt på vattnens ekologiska status och risken av den sura avrinningen från sura sulfatmarker.

**KM:** Läget för terrängkorridorerna som sträcker sig till grundvattenområdena bör preciseras i mån av möjlighet så att riksvägarna inte ligger i eller tangerar grundvattenområdena Rismarken eller Mössintönkä. Om terrängkorridorernas sträckningar inte kan ändras enligt ovan nämnda, bör projektets konsekvenser för grundvattenområdena utredas mera övergripande i bedömningen jämfört med den allmänna granskningen som framförs i bedömningsprogrammet. I bedömningen bör utöver konsekvenserna för byggande och trafik dessutom beaktas riskerna av eventuella olycksituationer, i synnerhet transporten av farliga ämnen.

I fråga om sur avrinning bör utöver risker även framföras åtgärder som vidtas för att lindra riskerna och redogöras för åtgärdernas funktionsduglighet.

### **Konsekvenser för översvämningar**

I bedömningen granskas bl.a. huruvida vägsträckningen bryter av översvämningfåran och om vägarna förändrar översvämningssområdena eller översvämningsskänsligheten. I bedömningen utnyttjas planen för hantering av översvämningrisker i Toby-Laihela ås avrinningsområde som NTM-centralen i Södra Österbotten har gjort upp år 2015.

**KM:** I åsikterna framförs oro om konsekvenserna av alternativ 2c i synnerhet med avsikt på översvämningsrisken i området av Ruto. Konsekvenser för översvämningsrisker bedöms uppkomma bl.a. genom samverkan av befintliga vägar och den nya vägen.

Kontaktmyndigheten förutsätter att i åsikterna framförd kumulativ inverkan av vägarna för översvämningsområdena och kartorna över översvämningshotade områden och översvämningsrisker, som berör områdena med betydande översvämningsrisk (Laihela-Toby-Runso) längs Toby-Laihela å, som är tillgängliga i slutet av år 2019, beaktas i bedömningen. Bedömningarna av vägsträckningsalternativens konsekvenser för översvämningsområdena bör presenteras med hjälp av åskådliggörande kartor.

### **Konsekvenser för jordmånen och berggrunden samt naturresurserna**

I planeringen granskas preliminärt möjligheterna att deponera överskottsmassor (stenmaterial- och jordmassor) samt tillgången till och mängderna av nödvändiga jord- och sprängstensmassor. I bedömningen beaktas bl.a. projektets konsekvenser för jordbruket och skogarna.

### **Konsekvenser för landskapet och kulturmiljön**

För planeringsområdet och dess närområde görs en landskapsanalys, i vilken beskrivs viktiga aspekter för landskapet samt landskapets styrkor och problempunkter. Landskapskonsekvenserna åskådliggörs med hjälp av visualiseringar och den nuvarande situationen i de värdefulla områdena av riks- och landskapsintresse granskas vid fältbesök. En fornminnesinventering genomförs i omgivningen av de alternativa vägsträckningarna.

**KM:** Planeringsområdet ligger till betydande del i Toby-Laihela ås landskapsområde, som har bedömts vara landskapsmässigt värdefullt, men som har föreslagits lyftas fram som nationellt värdefullt. I åsikterna förutsätts att projektets konsekvenser för det värdefulla kulturlandskapet beaktas och bl.a. landskapsmuseet har konstaterat att vägprojektets konsekvenser för kulturmiljön kan vara betydande och konsekvenserna för landskapsområdet Toby-Laihela å bör beaktas tydligare i MKB-processen.

Kontaktmyndigheten sammanfaller med landskapsmuseets åsikt om att Toby-Laihela ås landskapsområde bör beaktas och konstaterar att de olika vägsträckningsalternativen och bl.a. konsekvenserna av de planskilda korsningarna för landskapsområdet bör framföras tydligt i bedömningsbeskrivningen med hjälp av belysande metoder. I bedömningen bör även beaktas eventuell ändring av landskapsområdet från värdefullt landskapsområde av landskapsintresse till landskapsområde av riksintresse.

I fråga om bedömningen av det arkeologiska kulturarvet bör projektets konsekvenser för fornminnen (Middagshult och Tryselibacken) i närheten av alternativ ALT 2 utredas i enlighet med det som framförs i landskapsmuseets utlåtande.

### **Buller och vibrationer**

Trafikens bullerkonsekvenser bedöms kalkylmässigt med hjälp av bullerberäkningsprogram. Beräkningarna görs enligt huvudledernas nuvarande situation och prognossituationen för år 2035 skilt för varje alternativ. Bullerkonsekvenserna och alternati-

ven granskas på basis av bebyggelsen som ligger i bullerområdena och andra bullerkänsliga objekt.

I fråga om vibrationer beskrivs såväl störningar av vibrationer under byggtiden som uppkomsten, karaktären och spridningen av vibrationer i miljön på grund av trafiken. Som bedömningsmetod och modell för vibrationsspridningen används VTT:s anvisningar för bedömning av trafikvibrationer.

**KM:** Utöver bedömning av bullerkonsekvenserna från projektet bör bedömningen även omfatta det gemensamma bullret som uppstår av att trafikmängderna ökar och av verksamheten vid Vasa flygfält som ligger i närheten av projektområdet, i synnerhet i fråga om bebyggelsen i Helsingby, på det sätt som Korsholms kommun har förutsatt i sitt utlåtande.

### Utsläppskonsekvenser

I bedömningen beaktas avgasutsläppen som vägtrafiken ger upphov till, bl.a. koldioxid (CO<sub>2</sub>), kolmonoxid, kväveoxider och partiklar. För olika alternativ beräknas årliga utsläppsmängder, med vilka jämförs konsekvenserna av olika alternativ. I bedömningen utreds också spridningen av utsläppen och halterna i förhållande till målvärdena för luftkvaliteten.

### Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden, trivsel och hälsa

I bedömningen av människornas levnadsförhållanden och trivsel utreds i synnerhet de grupper och områden som projektets konsekvenser särskilt riktar sig till. I näringsverksamheten beaktas i synnerhet jord- och skogsbruket. Som källmaterial för konsekvensbedömningen tillämpas resultaten från andra konsekvensbedömningar i projektet och från workshoparna för intressegrupperna samt åsikter, utlåtanden och annan respons som framförts under MKB-förfarandet.

Projektets viktigaste konsekvenser för hälsan konstateras ansluta sig till trafiksäkerheten och bullret som trafiken ger upphov till samt till luftkvaliteten. I konsekvensbedömningen beaktas bl.a. bullermodellerna och luftkvalitetszonerna som grundar sig på trafikprognoserna.

**KM:** Terrängkorridorerna som framförs i bedömningsprogrammet ligger huvudsakligen i åkerområden, men i terrängkorridorerna finns också bostads- och fritidshus. I beskrivningen bör således i synnerhet bedömas konsekvenserna för bostads- och fritidshusen som ligger i terrängkorridorerna eller i deras närhet.

I bedömningen bör de olika alternativens konsekvenser för enhetliga bostadsområden i planeringsområdet framföras såsom även deras trivsamhet samt eventuella åtgärder för att lindra olägenheter.

### Konsekvenser för fastigheterna

I samband med bedömningen utreds de olika alternativens fastighetsarrangemang och förbindelser på allmän nivå och ett förslag till lindrande åtgärder framförs. Syftet med bedömningen är att föra fram alternativens skillnader ur fastighetskonsekvensernas synvinkel.

**KM:** I planeringsområdet är fastigheterna typiskt långa och smala, varför bedömningen bör ta hänsyn till konsekvenserna som förts fram i åsikterna om splittring av fastigheterna och trafikmässiga och odlingstekniska problem som det föranleder samt konsekvenserna som riktas till dräneringen av åkerområdena.

### Konsekvenser under byggtiden

Bland konsekvenserna under byggtiden bedöms huvudsakligen konsekvenserna för trafiken, bebyggelsen, näringarna samt yt- och grundvattnen. I bedömningsbeskrivningen framförs också åtgärder i syfte att lindra olägenheter under byggtiden.

**KM:** I bedömningen bör även konsekvenserna för vattendragen av sur avrinning från de sura sulfatmarkerna under pågående bygge beaktas.

### Övriga konsekvenser

#### Konsekvenser för trafiken

Utöver miljökonsekvenserna utreds i bedömningen även projektets konsekvenser för trafiken. I arbetet preciseras tidigare trafikprognoser skilt för varje jämförelsealternativ så att även trafikmängderna för parallelltrafiken framträder. Bedömningarna fungerar som grund för andra bedömningar. I bedömningen beskrivs och jämförs också konsekvenserna för bl.a. biltrafikens smidighet, närinvånarnas möjligheter att röra sig, gå till fots och cykla samt kollektivtrafikens förhållanden och trafiksäkerheten.

**KM:** Österbottens räddningsverk har i sitt utlåtande konstaterat att projektets primära syfte bör vara att förbättra trafikens smidighet och säkerhet och att bl.a. transporter av farliga ämnen och projektets konsekvenser för såväl befintliga brandstationer i området som den planerade brandstationens funktionssäkerhet bör beaktas i bedömningen. Kontaktmyndigheten begär att aspekterna som räddningsverket framfört i sitt utlåtande beaktas i bedömningen.

#### Konsekvenser för samhälls- och trafikekonomin

Utöver miljökonsekvenserna utreds i bedömningen projektets samhälls- och trafikekonomiska konsekvenser såsom byggkostnaderna.

**KM:** I åsikterna förutsätts att de ekonomiska konsekvenserna bedöms både i fråga om byggandet och om vägunderhållet. Alternativen avviker från varandra även med avsikt på antalet vägar som ska underhållas, varför det i bedömningen skulle vara bra att utöver byggkostnaderna även beakta kostnaderna som underhållet medför.

### Kumulativa effekter

Projektet uppskattas ha kumulativa effekter bl.a. med kommunernas pågående planläggningsprojekt och projektet Vasa hamnväg.

**KM:** I bedömningsbeskrivningen bör även utredas den närliggande flygplatsens inverkan på vägprojektet bl.a. med avsikt på eventuella hinderbegränsande ytor och kumulativt buller.

## Osäkerhetsfaktorer, begränsning av de negativa konsekvenserna samt uppföljning

I bedömningsbeskrivningen beskrivs osäkerhetsfaktorerna i anslutning till bedömningen skilt för varje konsekvensbedömning. I samband med bedömningen definieras också preliminära åtgärder, med vilka det är möjligt att förebygga, begränsa eller avlägsna de skadliga konsekvenserna. I samband med arbetet utreds eventuella objekt, som är utsatta för betydande olägenheter eller som i övrigt förutsätter uppföljning av konsekvenserna. Ett förslag till eventuellt konsekvensuppföljningsprogram och ansvarsparterna i uppföljningen presenteras i bedömningsbeskrivningen.

**KM:** Åtgärderna i syfte att minska de skadliga konsekvenserna som framförs i beskrivningen bör vara genomförbara. I fråga om uppföljningen bör nödvändig vatten-dragskontroll under pågående bygge beaktas.

## Fortsatt planering, tillstånd och beslut

Projektets genomföringstidtabell är ännu inte känd, men i bedömningsprogrammet framförs planeringsskedena som behövs efter MKB-förfarandet samt tillstånden och besluten som fordras för vägprojektet. En utredningsplan och en vägplan bör göras upp för projektet, för vilka beslut om godkännande bör ansökas. Planen bör grunda sig på en plan med rättsverkan enligt markanvändnings- och bygglagen. Dessutom fordrar genomföringen av projektet flera tillstånd enligt olika lagar beroende på de åtgärder som behövs.

**KM:** I bedömningsprogrammet framförs nödvändiga tillstånd och beslut, men i programmet nämns inte de behöriga myndigheterna. Kontaktmyndigheten förutsätter att förteckningen kompletteras till denna del.

## Kompetensen hos de som har gjort programmet

Kompetensen hos de som har gjort programmet är tillräcklig i alla delområden som ansluter sig till verksamheten. Utredningen av kompetensen framförs på ett övergripande sätt i bedömningsprogrammet.

## UTLÅTANDET FRAMLAGT TILL PÅSEENDE OCH KUNGÖRELSE

Kontaktmyndighetens utlåtande är framlagt till påseende i Laihela kommun (Laihi-antie 50, 66400 Laihela) och i Korsholms kommun (Centrumvägen 4, 65610 Korsholm) och elektroniskt på webbsidan: [www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB](http://www.miljo.fi/rv3helsingbylaihelaMKB).

NTM-centralen skickar kontaktmyndighetens utlåtande och kopior av utlåtanden och åsikter till den projektansvarige. Ursprungshandlingarna sparas och arkiveras elektroniskt i NTM-centralen i Södra Österbottens ärendehanteringstjänst. Kontaktmyndighetens utlåtande skickas för kännedom till de instanser, som utlåtande om bedömningsprogrammet har begärts av.

Miljöskyddschef                      Päivi Kentala

Överinspektör                        Elina Venetjoki

Detta dokument har godkänts elektroniskt.

**AVGIFT, GRUNDERNA FÖR FASTSTÄLLANDE AV AVGIFTEN OCH ANVISNING FÖR OM-  
PRÖVNINGSBEGÄRAN****Avgift 8 000 €** (moms 0 %)

Avgiften fastställs enligt bilagan i statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer åren 2019 (1372/2018). Enligt avgiftstabellen är priset för ett utlåtande som avses i MKB-lagen eller 30 a § i markanvändnings- och bygglagen i ett vanligt projekt (11-17 dagsverken) 8 000 euro.

En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts när avgiften som uppbärs för utlåtandet har fastställts kan begära omprövning av NTM-centralen i Södra Österbotten inom sex månader från att avgiften har påförts. Adress: NTM-centralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för miljö och naturresurser, PB 262, 65101 Vasa, e-post: [registratur.sodraosterbotten@ntm-centralen](mailto:registratur.sodraosterbotten@ntm-centralen).

**BILAGOR**

Bilaga 1 Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer

**SÄNDLISTA**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, ansvarsområdet för trafik och infrastruktur

Ramboll Finland Ab

Laihela kommun

Korsholms kommun

**För kännedom**

De som har gett utlåtande

## **Annetut lausunnot, asiantuntijakommentit ja mielipiteet / Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer**

### **Laihian kunta**

Tehty selvitys on laaja ja aineistoa on paljon. Hanke tuo toteutuessaan suuria muutoksia mm. liikennöintiin, maisemaan ja maankäyttöön. On kuitenkin tarpeellista suunnitella parannuksia tiejärjestelyihin, jotta liikennöinti on sujuvaa ja turvallista myös tulevaisuudessa. Toteutuessaan hanke parantaa Vaasan talousalueen kilpailukykyä ja mahdollistaa alueen teollisuuden kehittymisen sekä lisää muutoinkin alueen vetovoimaa.

Vaihtoehto 0 ei ole selvityksessä mainittujen liikenne-ennusteiden valossa ratkaisu turvallisen ja sujuvan liikenteen toteuttamiselle. Valtatie 3 ei ole ainoastaan pitkän matkan liikenteen käytössä vaan sitä hyödyntävät paljon myös alueen asukkaat ja toimijat. Jo tällä hetkellä on tunnistettavissa useita haasteita, joita voitaisiin ratkaista uusilla liikennejärjestelyillä.

Hankkeessa tulee tilusjärjestelyillä sekä muilla toimilla pienentää viljelijöille aiheutuvia peltolohkojen pirstoutumis- ja kiertohaittoja. Rinnakkaistiet tulee niin ikään toteuttaa mahdollisimman vähän peltolohkoja rikkoen. Lisäksi ne tulee toteuttaa riittävän leveinä, sillä iso määrä maatalousliikennettä siirtyy rinnakkaisteiden käyttäjäksi, mikäli uudet järjestelyt toteutuvat. Uudet tiejärjestelyt aiheuttavat useissa paikoissa pidennyksiä totutuille kulkureiteille. Suuria pidennyksiä nykytilanteeseen verrattuna tulisikin välttää mahdollisuuksien mukaan.

Hulmilla VT3:n varrella sijaitsee huoltoasema ja autokauppa. Näiden sijainti liiketoiminnallisesti heikkenee huomattavasti kaikissa esitetyissä uusissa vaihtoehtoissa. Vastaavasti Maunulassa sijaitsevan autokorjaamon sijainti heikkenee merkittävästi tai se jää kokonaan uusien linjausten alle.

Kaikissa uusissa linjausvaihtoehtoissa rinnakkaistie kulkee Maunulan uuden teollisuustonttialueen halki siten, että suunniteltu linjaus vaatisi toteutuessaan myös olemassa olevan asemakaavan muutoksen. Tarkemmassa suunnittelussa tulee selvittää, voidaanko rinnakkaistie ohjata rautatien läheisyyteen, jolloin asemakaavan muutokselta vältyttäisiin (vaihtoehdot 1a, 1b ja 2c). Tällöin voitaisiin välttyä myös yhden asuinrakennuksen lunastamiselta lähialueella.

Hulmin asuntoalueen mahdollista laajentamista ajatellen tulee kiinnittää huomiota siihen, että kulku sekä Laihian keskustan että Vaasan suuntaan on sujuva.

Vaihtoehdot 1a ja 1b: Laihian kunnan alueella vaihtoehtoissa 1a ja 1b on yli 5 km pitkä rinnakkaistie, joka kulkisi nykyisen valtatie pohjoispuolella. Reitti on pitkä ja aiheuttaa nykytilanteeseen verrattuna pitkiä kiertoja esimerkiksi Potilasta Hulmille kuljettaessa. Laihian kunnalla on Maunulassa teollisuus-alueita, josta tulee suunnitella erityisesti raskaalle liikenteelle soveltuva sujuva yhteys Vaasan suuntaan. Ve 1a:n ja 1b:n mukaisilla suunnitelmilla kulku Vaasan suuntaan rinnakkaistietä pitkin aina Alakylään saakka ei ole teollisuustoimintaa ajatellen järkevä. Hulmin kohtaan tulee suunnitella eritasoliittymä, josta on yhteys myös Potilantielle (Valtatien 3 parantaminen Hulmin kohdalla, Tiesuunnitelma 2019). Tämä ratkaisu palvelisi alueen asukkaiden liikennöintiä, Hulmin kohdan huoltoaseman ja autokaupan toimintaa sekä kunnan teollisuustonttien kulkuyhteyksiä. Myös Hulmilla Laihianjoen ylittävä Kapteenintien silta palvelisi laajempaa käyttäjäkuntaa, mikäli eritasoliittymä toteutettaisiin. Hulmilla noin kilometrin verran Laihian suuntaan ajettaessa valtatie nopeusrajoitus muuttuu luultavasti uusienkin järjestelyjen aikana 80 km/h:ksi Maunulan eritasoliittymän vuoksi, joten jatkosuunnittelussa tulisi harkita saman nopeusrajoituksen säilyttämistä myös Hulmin ja Maunulan välillä. Tällöin eritasoliittymä Hulmin kohtaan voisi olla mahdollinen.

Tulvariskien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota etenkin vaihtoehtojen 1a:n ja 1b:n suunnittelun yhteydessä.

Vaihtoehdot 2a ja 2b: Nykyisen VT3:n nopeusrajoituksen tulee säilyä vähintään 80 km/h:ssa, jotta liikenneyhteys Kupparlan, Hulmin, Potilan ja Rudon alueilta Vaasan suuntaan säilyy kohtuullisena.

Laihian kunta esittää selvitettäväksi Faaringintien alueella Vedenojanluoman linjauksen sijoittamista vaihtoehdoissa 2a ja 2b siten, että asuinrakennusten lunastuksilta voitaisiin osittain välttyä. Mikäli Vedenojanluoma voitaisiin ohjata suoraan Faaringintien kohdalta Laihianjokeen, välttyttäisiin mahdollisesti kahden asuinrakennuksen lunastukselta ja siltojen S6 ja S7 rakentamiselta.

Laihian kunta katsoo vaihtoehdon 2a olevan pitkällä tähtäimellä paras YVA-selvityksessä esitetyistä vaihtoehdoista. Tällöin alueen uudet maankäyttömahdollisuudet säilyvät hyvinä, rinnakkaistiejärjestelyistä aiheutuvat pidennykset kulkureitteihin pysyvät kohtuullisina, eikä kyseisellä vaihtoehdolla ole arvioitu olevan vaikutuksia pohjaveteen. Lisäksi liikennemääräennusteiden mukaiseen liikenteen kasvuun pystytään uusilla järjestelyillä vastaamaan hyvin. Erityisen tärkeää on kuitenkin selvittää mahdollisuudet tilusjärjestelyihin ja muihin toimiin, joilla voidaan vähentää viljelijöille aiheutuvia haittoja.

Vaihtoehdot 2a ja 2b eivät sisällä lainkaan liityntämahdollisuuksia Helsingby-Maunula –välillä. Eritasoliittymän mahdollisuutta tulee harkita Rudolle esimerkiksi Tyllijoentien lähiympäristöön. Tämä edesauttaisi maankäytön kehittämistä alueella ja toki myös nykyistä liikennöintiä.

Vaihtoehto 2c: Nykyisen VT3:n nopeusrajoituksen tulee säilyä vähintään 80 km/h:ssa, jotta liikenneyhteys Kupparlan, Hulmin, Potilan ja Rudon alueilta Vaasan suuntaan säilyy kohtuullisena.

Hulmin kohtaan tulee suunnitella eritasoliittymä myös tämän vaihtoehdon yhteydessä. Se helpottaisi kulkua Potilan ja Hulmin välillä, parantaisi Hulmin kohdan huoltoaseman ja autokaupan toimintaedellytyksiä sekä kunnan teollisuustonttien kulkuyhteyksiä Maunulassa. Vastaavasti myös tämän vaihtoehdon yhteydessä tulee harkita eritasoliittymää Rudolle, kuten vaihtoehtojen 2a ja 2b osalta on esitetty.

Uusi tielinjaus katkaisee Rudontien, joka on paikallisliikenteen ahkerassa käytössä. Tämän vaihtoehdon toteutuessa totuttuihin kulkureitteihin tulee huomattavia muutoksia ja pidennyksiä.

### **Liikenne- ja viestintävirasto TRAFICOM**

Hankkeen Helsingbyn alkuosa sijaitsee osin alueella, jossa ilmailulain 158 §:n toisen momentin mukaan rakennettavilta kohteilta ja nostureilta edellytetään lentoestelupaa jo 10 metriä maanpinnasta korkeiden kohteiden pystyttämiseksi. Ote lainkohdasta:

*” Edellä 1 momentissa tarkoitettua sekaannusta, häiriötä tai vaaraa mahdollisesti aiheuttavan laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen tarvitaan lentoestelupa, jos este:*

*1) ulottuu yli 10 metrin korkeuteen maan- tai vedenpinnasta ja sijaitsee lentopaikan, kevytlentopaikan tai varalaskupaikan kiitotien ympärillä olevansuorakaiteen sisällä, jonka pitkät sivut ovat 500 metrin etäisyydellä kiitotien keskilinjasta ja lyhyet sivut 2 500 metrin etäisyydellä kiitotien kynnyksistä ulospäin;”*

Lentoaseman esterajoituspintojen vaikutus on tarpeen ottaa huomioon tarkemmissa linjaus- ja tassaussuunnitelmissa sekä tien toiminnallisissa rakenteissa.

### **MTK-Laihia**

Tehty selvitys on laaja ja monilta osin yksityiskohtainen, mutta jää maankäytön ja elinkeinoille aiheutuvien vaikutusten osalta yleiselle tasolle. MTK-Laihia pitää myönteisenä, että eri sidosryhmiä kuuluu hankkeen eri vaiheissa.



Meneillään oleva raju yhteiskunnallinen murros saattaa aiheuttaa suuriakin muutoksia arvioituun liikennemäärien kehitykseen. Esim. etätyön merkittävä lisääntyminen voi vähentää aamu- ja iltapäiväruuhkia huomattavasti. Samaan aikaan yhteiskunnan taloudellinen kantokyky on heikkenemässä merkittävästi, jolloin suuren tiehankkeen tarpeellisuus on arvioitava uudelleen. Meneillään oleva Vaasa-Seinäjoki raideyhteyden parantamishanke vähentää omalta osaltaan autoliikennettä 3-tiellä. Myös alueen kunnat ovat esittäneet kiinnostuksensa raideliikennettä kohtaan.

Toteutuessaan hankkeella on huomattavia negatiivisia vaikutuksia alueen maaseutuelinkeinoille. Maakunnan parhaita viljelyalueita pirstoutuu ja jää tien alle. Jatkosuunnittelussa tulisikin pyrkiä viljelyalueita ja muuta elinkeinotoimintaa säästäviin ratkaisuihin. Haitallisia vaikutuksia lieventäviin tilusjärjestelyihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Rinnakkais- ja kiertotiet pitää suunnitella riittävän leveiksi ja alikulut tarpeeksi korkeiksi vastaamaan nykyisten ja tulevaisuuden maatalouskoneiden vaatimuksia. MTK-Laihia on huolissaan arvokkaan viljely- kulttuurimaiseman tuhoutumisesta.

MTK-Laihia katsoo, että maa- ja metsätalousyrittäjien sekä muiden elinkeinonharjoittajien tulee voida olla tiiviisti mukana tiehankkeen jatkosuunnittelussa.

### **Mustasaaren kunnan ympäristönsuojeluviranomainen**

I utlåtandet har granskats den del av MKB-beskrivningen som berör området inom Korsholm.

MKB-beskrivningen ger en bra och täckande bild över vilka konsekvenser de olika alternativen har för olika intresseområden. I bullerutredningen verkar man dock inte ha tagit i beaktande den sammanlagda bullernivån från såväl den nya vägsträckningen i alternativen 2 som de befintliga vägsträckningar som kommer att vara i fortsatt användning om något av Alt 2 genomförs. Inom bullerinfluensområdet (i huvudsak Alt 1a och 1 b) finns även ett flertal ikraftvarande miljötillstånd för djurstallar som bör tas i beaktande. Alla djurstallar är inte nödvändigtvis verksamma men miljötillståndstnehavarna kunde skilt höras angående MKB-beskrivningen. Västkustens miljöenhet kan ge närmare uppgifter angående dessa.

Som helhet bedöms Alt 1a, 1b och 2b medföra en måttlig negativ inverkan på grundvattnet, och därmed bör dessa vägsträckningar helst placeras utanför grundvattenområde.

Ur miljövardens och miljöhälsovårdens synvinkel är Alt 0 det alternativ som i dagsläget har minst negativa konsekvenser. Om en förbättring av vägförbindelsen dock måste ske pga. bland annat ökad trafikmängd, kan konstateras att sammantaget har alternativen 1a och 1b minst negativa konsekvenser, men vissa justeringar i vägdragningar eller åtgärder gällande t.ex. yt- och grundvatten samt bullerbekämpning behöver göras innan projektet genomförs. I beskrivningen har det behandlats ganska täckande vilka dessa åtgärder borde vara beroende på vilket alternativ som genomförs.

I övrigt inget att anmärka.

### **Mustasaaren kunta**

Tielinjauksen ei tule vaikuttaa kielteisesti peruselinkeinoihin ja muihin elinkeinoihin. Toiseksi tielinjauksen ei saa myöskään vaikeuttaa ja hankaloittaa paikkakuntalaisten elämää ja toimimista yhteisöissä. Tämä tarkoittaa, että osuudella tulee olla riittävän monta ali- ja ylikulkua sekä eritasoliittymää. Lisäksi on tärkeää huomioida riistaeläinten kulkureitit ja toteuttaa kulkureittejä tien alle.

Linjauksilla 1a ja 1b on meluntorjunnasta huolimatta kielteisiä vaikutuksia tien varrella asuville ihmisille Helsingbyssä. Suunnitelman mukaan nykyinen kaksikaistainen tie levennetään nelikaistaiseksi moottoritieksi, minkä seurauksena uuden tien alle jää pihoja ja rakennuksia. Uuden valtatieksi lisäksi myös uusilla rinnakkaisteilla on vaikutuksia lähikiinteistöille. Nopeusrajoitusta nostetaan, mikä liikenteen melutasoa. Meluaitojen ja meluvallien rakentaminen heikentää Helsingbyn asuin ympäristöä. Myös eri työvaiheissa melutaso on häiritsevän korkea tietyömaan läheisyydessä.

Ehkä suurin haitta aiheutuu siitä, että pääsy valtatielle 3 huononee lähitaloista. Tämä ei tarkoita pelkästään sitä, että paikalliset asukkaat eivät pääse tielle vaan heidän voi myös olla vaikeaa päästä tien toisella puolella oleville alueille. Nykyisten selvitysvaihtoehtojen 1a ja 1b ja 2a–c mukaan moottoritietä ei ole mahdollista poistaa Vikbyn ramppien ja suunnitellun uuden eritasoliittymän välillä kunnatarajalla.

Kielteisiä vaikutuksia on lievennettävä riittävällä määrällä liittymiä, tieosuuksia, ylikulkusiltoja ja alikulkutunneleita. Riittävän suuret ja korkeat alikulut ovat tärkeitä maatalouskoneille, ja samalla on järjestettävä kevyelle liikenteelle turvallinen liikkuminen samoissa alikuluissa.

Maataloustiloihin kohdistuvat vaikutukset ovat nykytilanteeseen ja vaihtoehtoon 0 nähden kielteisiä. Suurimmillaan ne ovat vaihtoehdossa 2a, 2b ja 2c, joissa maatalousvaltaisella alueella tulisi tapahtumaan merkittävää kiinteistöjen pirstoutumista. Kaikkiin vaihtoehtoihin liittyy maatalousliikenteelle uusien kiertoyhteyksien käyttöönottoa.

Rakentamalla riittävän korkea ja leveä moottoritien alikulku Puntaistentien kohdalle jompaankumpaan niistä kohdista, jossa moottoritie katkaisee tien, voitaisiin helpottaa yhteyksiä molemmin puolin moottoritietä. Lisäksi alikulku toimisi riistaeläinten kulkureittinä.

Vaihtoehtoihin 2a–c ei ole suunniteltu eritasoliittymää poistumismahdollisuuksin. Helsingbyn/Tuovilan osa-alue on yksi kunnan viidestä osakeskuksesta. Eritasoliittymä rampeineen alueelle ja alueelta on tarpeellinen tulevien liikennevirtojen kestävä kehityksen kannalta.

Vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c aiheuttavat harmia maanviljelijöille, ja näitä kielteisiä vaikutuksia on lievennettävä alikulkutunneleilla ja tilusjärjestelyillä, joissa valtiolla tulee olla sekä aloitteentekijän että asiantuntijan rooli. Vaihtoehdolla 1 ja 2 ei ole vaikutuksia Vikbyn yritysalueeseen.

Kaikista vaihtoehdoista aiheutuu myös huomattavia meluhaittoja laajoille alueille. Jatkovalmistelussa nämä haitat tulee minimoida melusteilla ja muilla toimenpiteillä. Meluselvityksessä asteikko ei näytä alle 45 dB:n päivämelutasoa, mistä johtuu, että kaikki alueet, jotka eivät yllä tälle tasolle, luokitellaan valkoisiksi, toisin sanoen meluttomiksi. Jos melun esiintymistä havainnollistettaisiin tarkemmalla asteikolla, selvitys antaisi paremman käsityksen melun vaikutuksista. Vaihtoehdossa 2 melu siirtyy etelämmäksi aivan uusille alueille, minkä johdosta on tärkeää, että vaihtoehtoa parannetaan melua vähentävillä toimenpiteillä.

Vaikutukset kiinteistöihin eri tievaihtoehdoissa ovat hankkeen laajuuden vuoksi huomattavat. Kiinteistövaikutukset koostuvat kiinteistörakenteen pirstoutumisesta uuden tieosuuden aiheuttaessa kiinteistöjen pirstoutumista, sekä kiinteistöille aiheutuvasta yksityistieverkon muutoksista ja kulkuyhteyksien uudelleen järjestelyn tarpeesta. Vaihtoehdosta riippuen päätielinjaus vaikuttaa suoraan 85–127 kiinteistöön. Rakennettavan tien alle jää kaikissa vaihtoehdoissa asuinrakennuksia ja muita rakennuksia, vähiten vaihtoehdossa 1b (3+12 rakennusta) ja eniten vaihtoehdoissa 2a ja 2b (7+28 rakennusta).

Riippumatta siitä, mikä tievaihtoehto toteutetaan, jää osa Helsingbystä jatkossakin tien eteläpuolelle, minkä vuoksi tarvitaan riittävästi yhteysratkaisuja, jotta asukkaat pääsevät turvallisesti ja vaivattomasti kyläkeskustan palvelupisteisiin, kuten päiväkotiin ja kouluun.

Kokonaisanalyysinä Mustasaaren kunta puoltaa jotakin vaihtoehdoista 2 jatkosuunnittelun pohjaksi. Jatkosuunnitteluun tulee sisältyä tehokkaita toimenpiteitä meluntorjuntaan, toimiviin tilusjärjestelyihin, riistaeläinten kulkureittien avaamiseen ja täysin uuden liittymän avaamiseen moottoritiele Riihimalan–Helsingbyn–Puntaisten alueella.

## **Pohjanmaan liitto**

Valtatien 3 nykyiset tiejärjestelyt välillä Helsingby – Laihia eivät vastaa nykyisen liikenteen tarpeita. Liikennemäärien kasvaessa edelleen tulee haasteeksi tien liikenneturvallisuus, liikenteen sujuvuus sekä kuljetusten toimivuus. Valtatien 3 nelikaistaistaminen on nähdäksemme välttämätöntä.

Näkemyksemme mukaan vaihtoehto 0+ ei ole mahdollinen toteuttaa liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden heikkenemättä.

Vaihtoehdot 1a ja 1 b ovat mahdollisia ja säilyttävät Laihian eritasoliittymän geometriat lähes nykyisellään. Lisäksi vaihtoehdon 1 linjaukset vaikuttavat vähiten uusiin maa-alueisiin, mutta kiertohaittaa syntyy nykyiselle asutukselle.

Vaihtoehdoista 2a, 2b ja 2c. Muuttavat eniten pelto- ja maatalousvaltaista maisemaa aiheuttaen lisäksi tilojen pirstoutumista. Näiden vaihtoehtojen etuna on se, että nykyinen valtatie jää täydentämään nykyistä tie-/katuverkkoa. Toteuttamiskelpoisin esitetyistä lienee vaihtoehto 2c, sillä se palaa nopeiten valtatie nykyiselle linjaukselle säilyttäen myös Laihian eritasoliittymän geometrioineen nykyisellään.

Vaihtoehdot 1a, 1b ja 2 c ovat kustannuksiltaan edullisimpia toteuttaa. Vaihtoehdot 2a ja 2b ovat kalliimpia ja sisältävät enemmän riskiä, minkä takia kustannusarvion yläpää saattaa karata esim. sulfitmaiden massanvaihtojen takia.

Näemme kuitenkin, että kaikilla vaihtoehdoilla 1a, 1b, 2a, 2b ja 2c saavutetaan myönteisiä vaikutuksia maankäytön, yhdyskuntarakenteen, liikenteen sekä seudun teollisuuden ja palveluiden osalta. Ne ovat myös kaikki toteuttamiskelpoisia.

Strateginen näkökulma: Vaihtoehdoista 1a 1b ja 2 c säilyttävät tielinjauksen pääsuunnan parhaiten Helsinki-Tampere-Vaasa linjauksen mukaisina Maunulan eritasoliittymässä. Lisäksi nämä vaihtoehdot vaativat vähiten muutoksia juuri valmistuneen Maunulan eritasoliittymän geometriaan. Valtatie-linjauksen pääsuunnan säilyttäminen nykyisellään on niin alue- kuin liikennepoliittisestikin erittäin tärkeää. Myös elinkeinoelämän kuljetusten kannalta tämä suunta on myös merkittävä. Strategisessa ja edunvalvonnallisessa mielessä on välttämätöntä säilyttää maakuntakeskuksista liikennesuorayhteys pääkaupunkiin. Valtatie 3 on osa Eurooppatietä E12 ja TEN-T kattavan verkon väylää. Näillä asioilla on toisinaan myös merkitystä ulkomaisten yritysten etabloituessa alueelle.

Kaavoituksellinen näkökulma: Maakunta- ja kuntakaavoitusta ajatellen on erittäin tärkeää, että jatkosuunnitteluun valitaan esitetyistä linjauksista yksi selkeä päävaihtoehto jatkosuunnittelua varten (ve 1 tai ve 2, ja mieluiten myös jokin niiden alavaihtoehtoista). Valinnalla on merkitystä siksi, että maakuntakaavasta voidaan tällöin poistaa vähiten toteutuskelpoiset aluevaraukset ja vapauttaa alueet muuhun maankäyttöön.

Kaavoihin tehdyillä aluevarauksilla on vaikutusta kiinteistöjen arvoon (joko nostavasti tai laskevasti) sekä tätä kautta myös niiden myyntimahdollisuuksiin. Vaikutuksia on myös kuntakaavoitukseen sekä kunnan ja yksityisen maankäytön kehittämismahdollisuuksiin ja halukkuuteen.

Loppusanat: Suunnitelmat ovat nähdäksemme riittävällä tarkkuudella ja kattavuudella tehtyjä, ja soveltuvat jatkossa työstettävän linjauksen valintaan. Kaikki esitetyt linjausvaihtoehdot ovat uuden maakuntakaavan 2040 mukaisia.

## **Pohjanmaan museo**

Maiseman ja rakennetun kulttuuriympäristön osalta arvioinnin tuloksina todetaan, että tierakentaminen muuttaa aina ympäristönsä maisemakuvaa. Vaihtoehdoissa 1a ja 1 b muutoksen vaikutukset ovat merkittävydeltään kohtalaisia kielteisiä ja vaihtoehdoissa 2a, 2b ja 2c vaikutukset ovat merkittävydeltään suuria kielteisiä. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalle ei kohdistu vaikutuksia minkään

linjausvaihtoehdon osalta. Selvityksessä esitetään myös keinoja, joilla voidaan lieventää tierakentamisen aiheuttaman muutoksen haitallisia vaikutuksia.

Pohjanmaan museo toteaa, että ympäristövaikutusten arvioinnissa on huomioitu arvokkaan maisema-alueen ja rakennetun kulttuuriympäristön eri osa-alueiden erilaisia ominaisuuksia ja arvoja. Arvokkaista kohteista olisi ollut hyvä nostaa esille myös rakennussuojelulla suojeltu Ylipotin luhtirakennus.

Selvityksessä on laajasti ja johdonmukaisesti arvioitu eri linjausvaihtoehtojen rakentamisen ja käytön vaikutuksia suunnittelualueen arvokkaaseen maisemaan sekä rakennettuun kulttuuriympäristöön nähden. Museo toteaa, että linjausvaihtoehtojen ollessa pääarvioinnin kohteena, jää rinnakkaisteiden sekä kevyen liikenteen ratkaisujen vaikutusten arviointi luonnollisesti vähäisemmälle huomiolle. Tämän tieverkon osa-alueen suunnittelulla/toteutuksella on kuitenkin vaikutusta erityisesti valtatie lähialueiden kulttuuriympäristölle ja maisemalle.

Museo toteaa, että arvioinnin kohteena olleista vaihtoehdoista yksikään ei ole kulttuuriympäristön tai -maiseman kannalta neutraali vaihtoehto. Museo katsoo, että koska tiehankkeen toteutumisella on merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia ja siten hankkeen toteutumatta jääminen ei ole vaihtoehto, tulee jatkosuunnitteluun valita ratkaisumalli, jolla on vähiten negatiivista vaikutusta rakennettuun kulttuuriympäristöön ja kulttuurimaisemaan.

Museo katsoo, että tarkemmassa tiesuunnittelussa on tärkeää sijoittaa vielä paremmin uusien rinnakkais- ja kokoojateiden linjaukset pelto/maisema-alueiden reuna-alueille ja ensisijaisesti hyödyntää vanhoja tieyhteyksiä myös päätien lähialueilla. Tierakentamisen haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää myös huomioimalla lähimaisemat kuten esim. peltoalueet ja koivukujat ja niiden säilyminen sekä myös lähialueiden jatkokäytön mahdollisuudet.

### **Suomen luonnonsuojeluliiton Pohjanmaan piiri ry**

Selostus oli kattava ja selkeä. Se oli laadittu hyvin ja oli helppolukuinen. Rungas jaottelu ja eri vaihtoehtojen asiakohtainen esittely ja vertailu toki toivat selostukselle runsaasti pituutta. Selostus oli ehkä asiakokonaisuuteen nähden kooltaan aika raskas.

Vaihtoehdoista: Selkeä muutos tai jopa virhe ohjelmaan nähden on se, että selostuksen 0 -vaihtoehto ei ole se, joka ohjelmassa on esitetty. Nollavaihtoehto on ohjelman ja selostuksen välillä muuttunut radikaalisti. Selostuksessa vaihtoehto 0+ -vaihtoehto on jätetty kokonaan pois ilman perusteluita. Pois jätetty vaihtoehto olisi ollut alueen ihmisten liikkumisen kannalta sekä ympäristöllisessä mielessä paras vaihtoehto, koska siinä olisi nykyiset tiejärjestelyt säilyneet liki ennallaan liittymäjärjestelyitä lukuun ottamatta. Pääasialliset muutokset olisi tehty palvelemaan alueen jalankulun ja pyöräilyliikenteen turvallisuutta.

On erittäin huono, että paikallisten ihmisten liikenneturvallisuuteen ja ekologisemman liikenteen kehittämiseksi ei tehdä panostusta edes suunnittelutasolla. Kyseinen 0+ -vaihtoehto olisi taloudellinen ja turvallisuutta lisäävä toteutusvaihtoehto.

Liikenne ja turvallisuus: Liikennemäärien on ennustettu lisääntyvän alueella melko vähäisesti tulevien vuosien aikana. Liikennesuoritteiden kasvu on kiinni monista yhteiskunnallisista asioista ja on täysin mahdollista, että pendelöinnin tavat muuttuvat ja lisääntyvän etätyön ja työn luonteen muutosten myötä liikenne ei alueella kasva edes odotusten mukaisesti.

Tieosuus sijaitsee eteläosassa huomattavassa määrin valtakunnalliselle maisema-alueelle, jopa puolet matkasta on maisema-aluetta. Eteläiseksi reitiksi suunniteltu Ve2 sijoittuu taasen alueelle, jossa on muinaismuistolain suojaamia kohteita.

Luonto ja ympäristö: Tiekokonaisuus muodostuu maisema-alueeseen kuuluvasta viljelylakeudesta. Luonto on alueelle tyypillistä, jota monipuolistaa peltosaarekkeet, pientareet ja Laihianjoen varsi, jota tie pitkään seurailee. Alueella on reheviä pieniä peltosaarekkeita ja uomien ja ojien varsia, jotka ovat linnustolle elintärkeitä alueita. Suuremmat nisäkkäät hyötyvät laajemmista metsäalueista ja rakentamattomista isommista metsäsaarekkeista peltoalueilla ja kylien välisillä osuuksilla.

Toteutusvaihtoehdoiltaan Ve1 on toteutuskelpoisempi kuin Ve2. Tielinjaukset myötäilevät Ve1:ssä olemassa olevia linjauksia ja tielinjaus on jo mukautunut maisemaan ja luonto on osaltaan sopeutunut siihen.

Huomattavin puute Ve1:ssä on kuitenkin Hulmin alue, jossa tietä rakennettaisiin keskelle Hulmin puistoa, jossa on arvokasta kasvillisuutta sekä merkittävä kulttuuriperintö alueelle. Tämä tulee huomioida tiehanketta jatkettaessa, että Hulmin puistoalueelle ei tule tehdä minkäänlaisia luontoa ja kulttuurillisia arvoja heikentäviä toimenpiteitä. Hulmi alueesta on erikseen laaja aineisto tämän lausunnon liitteenä.

Ve2 ei edusta sitä vaihtoehtoa luonnon ja ympäristön kannalta, jota voisi edistää hankkeessa enempää. Tielinjaus pirstoisi aluetta voimakkaasti lisää ja kulkisi rakentamattomilla ja luonnon kannalta merkittävillä alueilla, läpi metsäsaarekkeiden ja kangasmaiden sivuten läheisesti pohjavesialueita jne. Näitä asioita on tuotu esiin voimakkaasti jo ohjelmavaiheen aikana.

Ve2 on ainoastaan varaus moottoritien jatkeelle Laihialle saakka. Moottoritie on kuitenkin hyvin massiivinen ja kallis tiehanke. Näinä aikoina maakuntien vähempiarvoiset tiet kaipaavat lisärahoitusta jo pelkän kunnossapidon osalta, joten uusien massiivisten tiehankkeiden tekeminen on rahan käyttöä väärin kohteisiin.

Alueen lajisto on selvitetty tavanomaisella hankkeissa tehtävällä tarkkuustasolla, jossa monilta alueilta luonto- ja lajihavaintoja jää puuttumaan. Tämä epäkohta esiintyi erityisesti Hulmin puistoalueella, jota ei ole selvityksissä huomioitu käytännössä lainkaan. Alueelta on erilliset lintuselvitykset ja puulajiluettelot tämän lausunnon yhteydessä.

Direktiivilajeista on huomioitu oikeastaan vain lepakot. Hankkeissa on otettava huomioon kaikkien lajiryhmien direktiivilajit riittävällä tarkkuudella huomioon. Puuttumaan on jäänyt saukon huomioiminen. Saukkoja kuolee tieliikenteessä ja tämä olisi pitänyt huomioida hankkeessa etenkin jo siksi, että Laihianjoki kulkee hankealueella hyvin pitkälti ja lähellä tiealuetta. Uusi tiehanke sivuaa saukolle soveltuvia elinalueita ja lajityypillisiä kulkureittejä noin 5,5 km matkan. Lajin huomioimatta jättäminen on ollut merkittävä puute ja hankkeen edetessä saukon huomioiminen tiehankkeessa on selvitettävä erikseen täydentävällä selvitystyöllä.

Maatalousliikenne: Alueen maatalous on tärkeässä osassa. Hankkeessa olisi pitänyt ottaa huomioon ehkä paremmin myös tilakeskukset ja niiden maa-alueiden pirstoutuminen tai maatalousmaan muuttaminen viljelyn kannalta kelvottomaksi tai lohkoiltaan epäsuotuisaksi. Myös maatalousliikenne on kausittain huomioimisen arvoinen tekijä alueella. Kaikkea ei voida siirtää vanhoille tieurille tai poistaa liittymiä välttämättömiltä alueilta. Huomattavaa on myös tilusvaihtojen merkitys sekä hitaan liikenteen ajomatkan minimointi tieverkoston alueella.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / luonnonsuojelu**

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteydessä tehdyt luontoselvitykset vaikuttavat pääosin melko kattavilta ja ne on laadittu asianmukaisesti. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö kuitenkin huomauttaa, että muuttolinnuston osalta mieluummin useamman kauden kattava varsinainen seuranta olisi ollut tarpeen arvioitaessa alueen merkitystä muuttavan linnuston kannalta. Lähinnä lintuharrastajien vapaaehtoisuuteen ja sattumanvaraiseen kirjaamiseen ja havainnointiin perustuvat aineistot eivät anna riittävän selvää ja luotettavaa kuvaa alueen merkityksestä linnustolle. TIIRA-

aineistoon tulee todennäköisesti kirjatuksi vain merkittävimmät ja poikkeavat havainnot, jotka sijoituvat usein olemassa olevan tiestön tms. läheisyyteen. Vuoden 2019 maastohavaintojen perusteella muuttolinnustolle tärkeitä alueita löytyi myös suunniteltujen uusien tielinjausten alueelta, TIIRA-aineiston havaintojen painottuessa nykyisen valtatie 3:n läheisyyteen. Selvityksessä käytetyn aineiston perusteella on kuitenkin mahdollista arvioida alue vähintäänkin merkittäväksi levähdysalueeksi erityisesti kahlaajille ja suurille vesilinnuille.

Lisäksi paikallisista luonnonarvoista jää arviointimenettelyssä täysin käsittelemättä ns. Hulmin karsamialueen jalopuupuisto. Kyseinen puisto on monimuotoisuudeltaan arvokas alue, jonka arvoja tosin on heikennetty vuoden 2019 harkitsemattomissa hoitotoimenpiteissä. Kyseinen alue tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen mukaan selvitysalueen tärkeimpiä luontoarvokohteita ovat järeät kuusi-haapavaltaiset tuoreen ja lehtomaisen kankaan sekametsät, jossa esiintyy mm. liito-oravaa. Varttuneet ja järeät kuusikot ovat myös viiksisiippon suosimaa elinympäristöä. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö toteaa, että kyseiset liito-oravan elinympäristöt sijoittuvat suurelta osin hankevaihtoehtojen Ve2a, Ve2b ja Ve2c välittömään läheisyyteen tai osittain jopa linjausten alle. Luonnonsuojelulain 49 § 1 momentin mukaan luontodirektiivin liitteessä IV (a) tarkoitettujen eläinlajien, eli tässä tapauksessa esimerkiksi liito-oravan ja viiksisiipan, lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Edellä mainitut hankevaihtoehdot vähintäänkin heikentävät lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joka todetaan myös selostuksessa. Todennäköisesti sovellettavaksi tulisi kyseisten linjausten kohdalla luonnonsuojelulain 49 § 3 momentti, jonka mukaan ELY-keskus voi yksittäistapauksissa myöntää luvan poiketa edellä mainitusta lisääntymis- ja levähdyspaikan heikentämiskiellostä luontodirektiivin artiklassa 16 (1) mainituilla perusteilla. Poikkeaminen on mahdollista myöntää, mikäli muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole. ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö toteaa, että ympäristövaikutusten arvioinnin perusteella kaikki toteutusvaihtoehdot ovat toteuttamiskelpoisia ja hankkeen tavoitteiden täyttyminen on mahdollista myös hankevaihtoehdoilla Ve1a ja Ve1b. Täten on olemassa muu tyydyttävä ratkaisu hankevaihtoehdoille Ve2a, Ve2b ja Ve2c.

Luonnonsuojeluyksikkö toteaa myös, että jatkossa suunnitteluun tulee ottaa mukaan myös liito-oravalle potentiaaliset metsät ja käsitellä niitä liito-oravareviirien tapaan. Kuten selostuksen luvussa 23 todetaan, luontoselvitysten epävarmuudet liittyvät lajien vuosittaiseen esiintymisen vaihteluun. Liito-oravan kohdalla reviirien väliaikainen tyhjentyminen on normaalia ja kuuluu lajin ekologiaan.

ELY-keskuksen luonnonsuojeluyksikkö yhtyy ympäristövaikutusten arviointiselostuksen johtopäätöksiin hankevaihtoehtojen Ve2a, Ve2b ja Ve2c kohtalaisesta tai suuresta kielteisestä vaikutuksesta alueen luonnonarvoille.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / vesihuolto**

Pohjavesialueet: Tien rakentamisen aikana vaikutukset muodostuvat maanrakennuksesta, työkoneiden öljy- tai polttoainepäästöistä, rakentamisen aikaisista erityisjärjestelyistä ja liikennehäiriöistä sekä pohjanvahvistuksen aiheuttamasta mahdollisesta haitallisesta pohjaveden purkautumisesta, mikäli toimitaan paineellisen tai arteesisen pohjaveden alueella ja savikerros joudutaan puhkaisuun. Toiminnan aikana vaikutus pohjavesiin muodostuu tienpidosta (liukkaudentorjunta) sekä mahdollisista onnettomuustilanteista. Suurimmat riskit aiheutuvat vaarallisten aineiden kuljetuksista.

Vaihtoehdossa 0 pohjavesivaikutusten arvioidaan pysyvän nykytilaan nähden samoina, sillä nykyinen tielinjaus ei sijaitse luokiteltujen pohjavesialueiden läheisyydessä. Arviointiselostuksessa on vaihtoehdoissa 1a ja 1b vaikutukset pohjavesiin arvioitu kohtalaisiksi kielteisiksi erityisesti Rismarckenin pohjavesialueen osalta, sillä rinnakkaistie kulkee pohjaveden muodostumisalueen halki. Vaihtoehdon 2a mukaisella toteutuksella ei arvioida olevan vaikutuksia pohjaveteen, sillä tielinjaus sijoittuu paksulle savikolle, eikä hydraulista yhteyttä pohjavesialueelle arvioida olevan. Vaihtoehdon 2b

vaikutukset pohjaveteen arvioidaan kohtalaisiksi kielteisiksi, sillä päätien linjaus kulkee Mössintönkän pohjavesialueen halki vain noin 100 metrin etäisyydellä pohjaveden muodostumisalueelta. Vaihtoehdon 2c mukaisella toteutuksella ei arvioida olevan vaikutuksia pohjaveteen, sillä tielinjaus sijoittuu paksulle savikolle, eikä hydraulista yhteyttä pohjavesialueelle arvioida olevan.

Noin 300 metriä nykyisen tien eteläpuolella sijaitsee Rismarkenin (1049906) alueluokka 2 Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue. Pohjavesialue luokitellaan 2-luokkaan, koska pohjavesitutkimusten sekä antoisuusarvion mukaan antoisuus ylittää 100 m<sup>3</sup>/vrk, mutta lähitulevaisuudessa ei ole vedenottosuunnitelmia. Luokitus- ja rajausmuutokset ovat voimassa 23.5.2019 lähtien.

Rismarkenin pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 0,54 km<sup>2</sup>, josta pohjaveden muodostumisaluetta on noin 0,02 km<sup>2</sup>. Pohjavesialueella arvioidaan muodostuvan pohjavettä 600 m<sup>3</sup>/d. Alue kuuluu kaakkois-luoteissuuntaiseen harjujaksoon. Lajittuneita ja hyvin vettä johtavia maa-aineksia löytyy 18 metrin syvyyteen asti, ja raekoko kasvaa syvyyden mukaan (hiekaista soraan). Koko pohjavesialuetta peittää kuitenkin tiivis savi- ja silttikerros. POSKI-projektin yhteydessä alueella suoritettiin ominaisantoisuuspumppaus, jolloin saatiin syvyydeltä 3–4 m 168 l/min ja syvyydeltä 14–15 m 140 l/min.

Pohjavesi oli hapetonta ja sisälsi korkeita pitoisuuksia typpiyhdisteitä (ammoniumia jopa 9,6 mg/l) ja orgaanista ainesta (enimmillään 22,9 mg/l). Alueen vedenottamon ympärillä on maatalousmaata, joka selittää pohjaveden huonon laadun. Suuren pohjaveden ottomäärän takia vettä alkoi imeytyä ympäröivältä maatalousalueelta ja typenyhdisteiden pitoisuudet pohjavedessä kasvoi.

Noin 1,4 km nykyisen tien eteläpuolella sijaitsee Mössintönkkä (1049906), alueluokka 1 Vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, lain (1299/2004) mukainen tarkistus. Sen kokonaispinta-ala on 0,85 km<sup>2</sup>, josta varsinaista pohjaveden muodostumisaluetta on 0,4 km<sup>2</sup>. Arvioitu pohjaveden muodostumismäärä on 100 m<sup>3</sup>/d. Alue koostuu huuhtoutuneesta moreenista, ja pohjaveden päävirtausuunta on koilliseen. Kallioporakaivo on sijoitettu lähteeseen moreenikumpareen viereen.

Maaperä ja sulfaattimaat: Hankealue on pääosin savi- silttialueella, jossa esiintyy paikoin moreeniharjanteita. Pehmeikkö ulottuu alustavasti arvioiden noin 5...20 m syvyyteen maanpinnasta. Moreeniharjanteiden yhteydessä voi esiintyä kalliopaljastumia. Valtatien nykyinen linjaus sijoittuu savialueelle. Hankealueella happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on suuri (GTK). Happamat sulfaattimaat sijoittuvat erityisesti alueille, joissa maaperä on savea tai liejuista hienoa hietaa.

Vaihtoehdossa 1a valtaosa rakennettavasta alueesta sijoittuu pehmeiköille, sekä päätien että rinnakkaisteiden osalta. Pohjanvahvistuksia tarvitaan valtatielle noin 3700 m matkalla. Vaihtoehdoissa 2a, b ja c uudet tielinjaukset sijoittuvat lähes kokonaisuudessaan pehmeikköalueelle. Vaihtoehdoissa tarvitaan pohjanvahvistuksia.

Maankohoamisen ja/tai maankäytön kuten ojituksen ja maiden kuivatuksen myötä pohjaveden pinta laskee ja kyseiset maakerrokset altistuvat hapettumiselle ja muuttuvat happamiksi sulfaattimaiksi. Hapettumisen seurauksena maa-aineksen pH laskee merkittävästi. Tämä voi aiheuttaa alueen maaperän ja vesien pH-tason merkittävää laskua, jolloin maa-aineksen sisältämät metallit liukenevat. Tietyt metallit aiheuttavat ongelmia ja kustannuksia mm. viljelykäytölle sekä kuormitusta alueen alapuolisiin vesistöihin. Happamilla sulfaattimailla on myös yleisesti heikot geotekniset ominaisuudet, minkä vuoksi ne ovat rakentamisympäristöinä ilman kuivatusta erittäin haasteellisia.

Kukin vaihtoehdoista sijoittuu todetulle sulfidimaa-alueelle. Vaihtoehdoissa 1a ja 1b vaikutukset sulfidimaihien ovat todennäköisesti vähäisemmät verrattuna vaihtoehtoihin 2a, 2b ja 2c. Tämä johtuu siitä, että vaihtoehdoissa 1a ja 1b muutokset kohdistuvat pääosin alueelle, jolla on jo olemassa oleva valtatie.

Suurimmat vaikutukset ovat todennäköisesti vaihtoehdossa 2b, mikäli uudella valtatielinjauksella joudutaan toteuttamaan massanvaihtoja. Linjaus kulkee myös 1-luokan pohjavesialueella, jolle hapen valunta aiheuttaa pilaantumisriskin.

YVA-ohjelmassa jo todettiin, että tievaihtoehtojen suunnittelun tavoitteena on todettu, että tie ei saa sijoittua vakituisten tai lomakäyttöön osoitettujen kiinteistöjen alueille, tai aiheuttaa niihin kohtuutonta häiriötä. Näiden kiinteistöjen läheisyydessä olevat mahdolliset talousvesikaivot tulee selvittää samoin kuin Mustasaaren kunnan vesilaitoksen omistaman Björkön vedenottamon kaivot. Kaivoista tulee mitata vesipinnat ja selvittää kaivojen vedenlaatu.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / vesistö**

På området finns flera dikningssammanslutningar som sköter om grundtorrläggningen på åkerområdena. Byggandet av riksvägen får inte försämra grundtorrläggningen på området. Trummor och broar som installeras i diken och bäckar bör vara dimensionerade för minst HQ1/20 och installeras på en sådan nivå att full grundtorrläggning på området är möjligt också i fortsättningen.

### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / ympäristönsuojelu**

Vaihtoehdot 1a ja 1b osalta tulee huomioida, että nykyisen tielinjauksen läheisyydessä Mustasaaren kunnassa sijaitsevan eläinsuojan toiminta voidaan jatkossakin toteuttaa ympäristöluvan mukaisesti. Aluehallintovirasto on 18.6.2019 myöntänyt ympäristöluvan, jonka mukaan toimintaa laajennetaan rakentamalla kaksi uutta broilerikasvattamoaa sekä uusi kuivalantala. Valtatie 3 sijaitsee noin 80 metrin etäisyydellä rakennettavista kasvattamoista, lantalaatta sijaitsee valtatie 3 toisella puolella. Tilalle liittymä on tällä hetkellä suoraan valtatie 3:lta. Ympäristölupamääräyksen mukaan rakennettavan kuivalantalalan ja valtatie 3:n väliselle alueelle tulee istuttaa riittävän tiheä havupuuvaltainen suojapuustoalue.

### **Mielipide 1**

Tielinjaa voidaan parantaa käyttäen useaa eri vaihtoehtoa.

Nopein, halvin ja käytännöllisin vaihtoehto on leventää nykyistä tielinjaa puolta leveämmäksi tarpeellisin kiihdytyskaistoin Hulmin yritysten kohdalla.

Hyväksymme myös vaihtoehdot 1a, 1b sekä 2c siten parannettuna, että yritystemme kohdalle tulee kiihdytyskaista Seinäjoen suuntaan ja levennyskaista Vaasan suuntaan. Tai aikaisemmin suunniteltu yli- tai alikulku 3 tien ylitse tai alitse.

Oli vaihtoehto mikä hyvänsä, vaadimme että liikekiinteistöiltämme säilyy liittymä nykyiseltä kohdalta valtatiehen.

Mikäli liittymä poistetaan ja jos tilalle ei tule yli- tai alikulku on elinkeinon suorittaminen liikepaikoilamme mahdotonta. Asiakkaat, jotka käynneillään pitävät elinkeinon harjoittamisen taloudellisesti kannattavana, eivät lähde kiertelemään mistä sattuu/suunnistamaan. Ei harjoittamiemme toimintoja voi tehdä niillä ehdoilla, joita te ELY-keskus tarjoatte. Liittymät on säilytettävä 3 tiehen liiketonteiltamme ilman kiertelyä.

Olemme toimintamme aikana keränneet ja suorittaneet Suomen Valtiolle yli 10miljoonaa. Sillä rahalla maksaa yli puolet koko tielinjan parannuksesta, jos se tehdään ns. maalaisjärkeä käyttäen eli tie levennetään ja parannetaan nykylinjalle.

Mikäli järki ei voita tätä suunnittelua, vaan vedetään kiemuroita mikä kivalta näyttää, on kiemuroiden suunnittelijoiden kannettava vastuunsa.



Jos nykyinen liittymämalli parannettuna kiihdytys- ja leveyskaistoinen ei sisälly suunnitelmaan, VAADIMME että yrityksemme tontteineen lunastetaan Valtiolla, onko lunastaja liikenneministeriö tai joku muu taho se on teidän ratkaistava. Meidän kohtalomme on teidän tai eri oikeusistuntojen käsissä.

Tämäkin tie on tehty tienkäyttäjiä ja meitä yrittäjiä (jotka olemme panostaneet koko perheidemme ja työntekijöiden perheiden elämän näihin liikeyrityksiin) varten, tässä on meidän elämämme. Se on maksanut kaiken mitä meillä on.

Olemme aikoinaan kovalla työllä ja valtatie levittämisellä, laillisine lupineen menettäneet 10 vuotta elämästämme. Sitä ei voi ilman korvauksia viedä meiltä pois.

Viikolla 19 toukokuun alussa v.2020 Pääministeri Sanna Marin yhdessä Valtiovarainministeri Katri Kulmunin ja muiden ministerikollegoiden kanssa piti televisiossa puheen Suomen eri hallintoelimille, joihin tekin ELY-keskus lukeudutte. Puheessaan Pääministeri painotti, että nykypäivän kaikki tieto ja tutkimukset määrittelevät, että nyt on elvytyksen aika. Yrityksiä on tuettava ja niille on annettava pitkäaikaista elvytystä ja tukea, jotta Suomi selviytyy kansakuntana ja yritykset selviytyvät.

Pyydänkin Teitä ELY-keskus tarkoin harkitsemaan sitä, että jos viette meiltä liittymän valtatie 3:een niin se on toimenpide, joka katkaisee samanaikaisesti "niskamme", koska sen jälkeen taloudellinen toimintamme kaatuu. Eikä ole edellytyksiä jatkaa kannattavaa liiketoimintaa.

## **Mielipide 2**

Olemme korkealaatuinen Bosch Car Service korjaamo bensiini-, diesel- ja sähköautoille.... Tavoitteena on myös jatkossa kehittää toimintaamme ja tavoitella tasaista kasvua.

Asiakkaamme tulevat Laihian lisäksi Vähäkyrön sekä Isokyrön suunnalta ja iso osa myös Vaasan ja Mustasaaren seudulta.

Palautteemme suunniteltuun Vt 3 parantamiseen välillä Helsingby – Laihia:

Linjausvaihtoehdot Ve0, Ve 1a ja Ve 1b: Miten näissä vaihtoehdossa pääsee jouhevasti Vaasan suuntaan?

Linjausvaihtoehdot Ve 2a ja Ve 2b: Missä meidän yritys on jatkossa?

Linjausvaihtoehdot Ve 2c: Miten tässä vaihtoehdossa pääsee jouhevasti Vaasan suuntaan?

Linjausvaihtoehdot Ve0, Ve 1a ja Ve 1b sekä Ve 2c: Liittymä päätielle siirtyy entistä kauemmaksi. Nyt Vaasaan lähtiessä Vt 3 on 0,9 km päässä yrityksemme piha-alueelta. Näissä vaihtoehdoissa kiertolenkkien jälkeen matkaa Vt 3:lle on 3,7 km enemmän kuin nyt. Nyt Vaasasta päin tultaessa liittymä Faaringintielle on Potilassa. Ve0, Ve 1a ja Ve1b malleissa joutuu ensin ajamaan keskustaan ja sieltä Faaringintielle eli matka pitenee 2 km ja monimutkaistuu.

Mikäli yritykseemme ei ole hyviä liittymiä, hankaloittaa ja vaikeuttaa se merkittävästi toimintaamme. Näemme nämä vaihtoehdon erittäin hankaliksi ja vaarantaisi koko yritystoimintamme.

Ongelmien korjaamiseksi ehdotamme Potilan ja Hulmin välille eritasoliittymää, joka mahdollistaisi jouhevan ja turvallisen reitin Vaasasta ja ennen kaikkea Vaasan suuntaan. Eritasoliittymään johtaisi nykyisen kaltainen Vt 3:n rinnakkaistie.

Linjausvaihtoehdot Ve 2a ja Ve 2b: Yrityksemme jää tien alle: Missä yrityksemme sijaitsee jatkossa? Kuka/mikä taho maksaa siirron? Kuka/mikä taho organisoisi siirron?

## **Mielipide 3**

Onko tutkittu ohituskaistavaihtoehtoa välille Helsingby Mussmovägen Laihia Rudontien risteys? Tässä olisi hyvä mahdollisuus tehdä ohituskaista molempiin suuntiin kyseiselle matkalle. Keskikaitteella varustettuna liikenneturvallisuus tulisi hyvin hoidettua. Kustannuksiltaan varmaan edullinen ja toteutettavissa varmaan joustavasti.

#### **Mielipide 4**

Onko ohituskaistavaihtoehdot tutkittu kunnolla. Esimerkiksi välille Helsingby Mussmovägen - Laihia Potila.

Samoin olisi mahdollista jatkaa ohituskaistaa Rudon sillan jälkeen aina Hulmille saakka. Näin pysyttäisiin puolet koko matkasta toteuttamaan nopeampana tienä hetkittäisiä ruuhkaikoja silmällä pitäen, jotka ovat suuresti liioiteltuja. Moottoritie vaihtoehdot kokonaisuudessaan arvioiden huomioon ottaen suuret asumis ja ympäristö haitat sekä kustannukset on täysin järjetön vaihtoehto. Suurin hyöty saadaan alueella ohituskaistoista, jolloin yksittäisten kansalaisten alinopeudella aiheuttamat ruuhkat vältetään.

#### **Mielipide 5**

Koko tiehankkeen perustana on ollut arvio kasvavasta liikennemäärästä. Kuitenkin Koronan aikana monet ovat jääneet etätöihin, ja on huomattu, että se on erittäin hyvä tapa tehdä töitä. Uskon, että tämä jää yleiseksi tavaksi tehdä töitä ja vähentää osaltaan liikennemääriä. On myös suunnitteilla kiskobussia + muita joukkoliikennettä lisääviä uudistuksia, jotka vähentävät yksin autolla kulkevien työ- ja opiskelumatka-autoilua ja osaltaan vähentävät tarvetta järeille tiemuutoksille.

Selvityksessä mainittiin, ettei suuria muuttolintuparvia 2-tielinjausten lähistölle laskeudu. Tänäkin keväänä on Puntaistentien pelloilla oleskellut kymmenien yksilöiden kokoisia hanhi- ja joutsenparvia, sekä useita kurkia. Kapustarinnat ovat saapuneet vapun tienoilla pelloille sankoin joukoin. Muuttolintujen määrä vaihtelee vuosittain aika paljon. Peltojen ollessa märempiä lumisten talvien jälkeen, on lintuja enemmän. Sinisuo- ja Ruskosuohaukat vierailevat pelloilla, olen nähnyt ne joka kesä lähes päivittäin.

Mielestämme vaihtoehto yhden eri variaatiot ovat ainoat oikeat linjaukset. Tie voidaan hyvin tehdä vanhalle paikalleen 4-kaistaisena keskiaidalla varustettuna nopeuden ollessa korkeintaan 100 km tunnissa. Näin säästetään luontoa ja kustannuksia.

#### **Mielipide 6**

Vastustan Vt3 Helsingby-Laihia parantamishankkeen vaihtoehtojen 2a ja 2b toteuttamista.

Perusteluni ovat seuraavat:

2020-luvun arvot eivät priorisoi autoilijaa: Vt3 Helsingby-Laihia parantamishanke on kuin tuulahdus 1960-luvun Suomesta, jossa autoilijat olivat kaiken keskiössä. 2020-luvun arvot ovat täysin toisenlaiset; luonto-, kulttuuri- ja hyvinvointiarvoja priorisoivia ja niiden haittavaikutuksia minimoivia. Mikäli hanke toteutetaan, se tulisi toteuttaa edellä mainitut haittavaikutukset minimoiden vaihtoehtoina 1a tai 1b. Vt3 Helsingby-Laihia parantamishanke vertautuu 1960-luvun Helsingin keskustan rakentamiseen, jonka rakentamista puolsivat liikenteelliset seikat. Helsingin onneksi hanke haudattiin ja nyky-sukupolvi kiittää historiaa siitä. Se mistä Helsinki säästyivät voi lukea havainnollisilla 3D-mallinnuksilla osoitteessa <https://dynamic.hs.fi/2019/smith-polvinen/>

Helsingin läntisen sisääntuloväylän Länsiväylän parannustyö välillä Espoo-Kirkkonummi toteutettiin onnistuneesti vaihtoehtojen 1a ja 1b mukaisesti. Linjaus toteutettiin olemassa olevaa tielinjausta mukaellen. Maisemaan ei luotu täysin uutta tielinjausta vaan vanhaa kyettiin hyödyntämään tehokkaasti ja onnistuneesti. Haitat ja tuhot ympäristölle, maisemalle, ihmisille ja maanviljelylle minimoitiin. Tästä hankkeesta olisi hyväksi esimerkiksi Vt3 Helsingby-Laihia parantamishankkeelle.

Koronaviruksen ja etätyöskentelyn vaikutus liikennemääriin: Koko hanke on suunniteltu ennen koronavirukseen liittyvää kriisiä ja työelämän muutosta. Etätyöskentely muuttaa radikaalisti ihmisten liikkumista jota ei ole osattu ottaa huomioon hanketta suunnitellessa. Tulevaisuuden liikennemäärät on laskettu tilanteessa ennen koronapandemiaa ja kriisin vaikutus sen jälkeisiin liikennemääriin on vielä tuntematon. Koko hanke on saattanut muuttua kriisin myötä täysin tarpeettomaksi. Tarvittaisiin aikalaisia ja uudet selvitykset, kun kriisin jälkeisen Suomen arkitodellisuus alkaa hahmottua.

Koronaviruksen jälkeisten matkustustrendien mukaisen, kansainvälisen tason maatilamatkailukohde suunnitteilla vaihtoehtojen 2a ja 2b kulttuurihistoriallisesti merkittävän peltomaiseman hiljaisuuteen Kaarluomantie 22:n toimesta. Vaasan lentokentän läheisyys, Vaasan merelliset mahdollisuudet sekä yhteistyö alueen kuuluisimman kansainvälisen brändin Kyrö Distillery kanssa tekevät hankkeesta erittäin merkittävän. Hanke on laitettu vireille ja Vt3 Helsingby-Laihia parantamishanke luonnollisesti tähtäisi koko konseptin ja sen mukanaan tuoman kansainvälisen näkyvyyden alueelle.

### **Mielipide 7**

Tässä sijaitsee.... Moottoritie pilkkoo tilan peltoja pahasti. Jäljellejäävät peltolohkot olisivat hyvin hankalan mallisia. Lisäksi tie pilaisi lähes kaikki lohkon laskuojan pohjoispuolella sijaitsevat salaojat. Jos tie toteutetaan tämän suunnitelman mukaisesti pitäisi salaojat rakentaa uudestaan ja peltolohkojen muotoa parantaa esim. tilusjärjestelyillä. Myös laskuojan putkittamista voisi harkita, jolloin ojan eripuolilla olevat osat voisi yhdistää.

### **Mielipide 8**

Kartoilla mielipide koskien suunnitelmakarttojen VE1a, VE1b sekä VE2c tielinjauksien yhteydessä olevaa paikallistielinajausta.

### **Mielipide 9**

1a: Vaihtoehto katkaisee maatiloja siten, että talouskeskukset jäävät moottoritien eri puolelle kuin viljelysmaat. Tämä aiheuttaa lisää ylimääräistä ajoa ja sitä kautta huomattavia ilmansaasteita. Peltojen taloudellinen käyttö käy kannattamattomaksi. Myös muu paikallinen liikenne joutuu kiertämään ja siten lisäämään saasteita. Eritasoliittymä paikallisteineen tekee alueesta tulva-aikana altaan. Nykyisin tulva pääsee leviämään pelloille Sevarin suuntaan ja sieltä alaspäin. Uudet paikallistiet estävät tämän. Lisäksi paikallistiet pilkkovat tilojen pellot pieniin epäkäytännöllisiin lohkoihin. Koko maalaismaisena pilkkoituu epäkäytännöllisiin tilkkuihin.

1b: Sama kuin edellä. Lisäksi pilkkoutuvien tilojen määrä on enemmän kuin 1a. Vaihtoehto 1a ja 1b käyttää nykyistä 3-tietä osana moottoritietä. Nykyinen 3-tie on tehty 1960 luvun alussa ja on nykyisillä ajoneuvopainoilla viimeisen kymmenen vuoden aikana alkanut pettää. Vaihtoehdossa 1a ja 1b tämä joudutaan avaamaan ja pohjustamaan uudestaan. Näin ollen on parempi tehdä tykkäänään uusi linjaus vaihtoehtojen 2a tai 2b mukaan. Hitaassa- ja paikallisliikenteessä nykyinen tie kestää.

2a: Tämä vaihtoehto on käyttökelpoisen. Se aiheuttaa vähemmän maalaismaiseman pilkkoutumista kuin 1a ja 1b uusine paikallisteineen. Luonnolle koituu vähemmän haittaa kuin 1a ja 1b paikallisteineen. Peltolohkot pilkkoutuvat vähemmän kuin 1a ja 1b ja nämä pilkkoutumiset on helpompi korjata lunastuksilla ja tilusvaihoilla. Tämä vaihtoehto ei lisää paikallisten asukkaiden liikennettä, vaan se toimii kuten nykyin. Tässä vaihtoehdossa tulee vähiten ns kiertoliikennettä ja tätä myöten vähiten saasteita. Tämä vaihtoehto ei vaikuta Alakylän tulvatilanteeseen. Maunulan eritasoliittymässä täytyy paikallisliikenne päästä liittymään moottoritiele, Tervajoen suuntaan ja Tampereen suuntaan ja takaisin. Myös hitaanliikenteen on päästävä Tervajoen ja Tampereen suuntaan ja takaisin ilman monivaiheisia paikallisteitä. Samoin Mustasaaren päässä pitää "vanhalta kolmotieltä" päästä moottoritiele ja sieltä pois. Tämä liittymismahdollisuus palvelee myös mahdollisesti tulevan akkutehtaan tai sille alueelle tulevan teollisuuden liikennettä.

2b: Sama kuin edellä. Tämä rikkoo Mustasaaren puolella enemmän peltoja kuin 2 a

2c: Rikkoo enemmän kylämiljöötä ja aiheuttaa enemmän tulvavaaraa kuin 2 a ja 2b

### **Mielipide 10**

Vaihtoehdot 2a ja 2b ovat toteutuessaan, alueen maatalouselinkeinon kannalta kaikkein huonoimmat.

Alueen viljelyllä on satoja vuosia pitkät perinteet. Viljelysmaata jää runsaasti tien alle ja tiluskuviot pirstaloituvat. Itsellämme tilan paras peltokuvio on vaihtoehtojen 2a tai 2b toteutuessa menossa kahdeksi kolmion muotoiseksi lohkoksi, näille kummallekin peltolohkolle nykyinen kulkuyhteys katkeaa. Kupparlan alue on osayleiskaavassa merkitty kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi museoineen ja vanhoine pohjalaistaloineen ja maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi, ollen tyypillinen pohjalainen lakeusmaisema. Luonnonsuojelun kannalta alueella pesii rauhoitettu ja harvinaistunut peltopyykanta. Pesintä keskittyy nimenomaan vaihtoehtojen 2a ja 2b ympäristössä olevalle alueelle.

Laihian Rudon ja Alakylän alue eivät ole erityisen tulvaherkkää. Viimmeisestäkkin kevättulvasta on vuosikymmeniä. Tulvaherkkyydellä ei voi poissulkea vaihtoehdon 1 toteuttamista, koska tulvat alueella ovat toistuneet vain pitkien aikajaksojen välein Laihianjoen pienen valuma-alueen vuoksi.

### **Mielipide 11**

Nykyisen vt3 parantaminen paikoilleen (vaihtoehdot 1a ja 1b) tulisi vaikeuttamaan niin omaan kuin muidenkin Potilalaisten elämään. Samoin kuin vaihtoehto 2c. Meiltä poistuisi liittymä valtatie kolmelle, jolloin kiertotie täältä muualle pidentyisi merkittävästi.

Suunnitelma uudesta rinnakkaistiestä ei ole inhimillinen. Ei voida olettaa, että ihmiset kiertäisivät pitkää hiekkatietä kilometrejä päästäkseen valtatielle. Potilasta tulisi olla oma ramppi valtatielle, jos yllä mainittuja vaihtoehtoja lähdetään toteuttamaan. Kiertomatka Alakylän uudelle rampille olisi liian pitkä. Nykyistäkään hiekkatietä ei saada ylläpidettyä, joten miten uusi pidempi reitti saataisiin pidettyä inhimillisenä? Rinnakkaistien tulisi olla nykyisen 3-tien veroinen, jos sellainen tänne haluttaisiin. Potilantiellä on paljon maatalousliikennettä ja laitteet on nykypäivinä isoja. Nykyisinkään tiellä ei mahdu ohittamaan vastaantulevaa maatalousliikennettä kapean tien ja leveiden maatalouslaitteiden takia. Jos henkilöautoliikennettä ohjataan vielä enemmän tälle tielle ja sekaan laitetaan pyöräilevät koululaiset ja muu kevytliikenne, niin kaikkien turvallisuutta ei pystytä takaamaan, Käsittääkseni hankkeen tarkoitus oli kuitenkin lisätä liikenneturvallisuutta kaikilta osin, ei vain valtatie kolmella? Eli mikäli Potilantiestä tehdään rinnakkaistie, niin tietä tulisi leventää ja parantaa merkittävästi. Tie on nykyisellään liian kapea rinnakkaistieksi liikennemäärien siinä lisääntyessä.

Matka-aika Vaasaan myös kasvaisi merkittävästi, mikäli liittymiä välillä Laihia-Alakylä olisi vain ne kaksi. Täältä on kuitenkin myös työmatkaliikennettä ja meillä on yhtäläinen oikeus kulkea töihin hyvää, nopeaa ja turvallista reittiä suuntautui työliikenne sitten Vaasan tai Laihian suuntaan.

Rinnakkaistiesuunnitelmissa oli myös suunnitelma Potilantieltä Maunulan suuntaan. Se olisi myös turvallisuusriski. Lisääntynyt liikenne vähentää asumismukavuutta ja hyvinvointiamme. Myöskään tuottavaa peltomaata ei ole syytä pilkkoa. Lohkot ovat jo nykyiselläänkin pieniä ja niiden pilkkominen lisää ei ole perusteltua. Uuden rinnakkaistien tulisikin kulkea nykyisen vt3 rinnalla, ei keskellä asutusta ja peltoja.

Myös Hulmin kyläkoulun ja päiväkodin jääminen valtatie toisella puolen aiheuttaisi omat haasteensa. Toki sinne jatkossakin pääsisi pyörätietä nopeasti ja turvallisesti, mutta kulkeminen autolla hankaloituisi huomattavasti. Vaihtoehtojen 1 a ja b, sekä 2c toteutuessa autolla tulisi jatkossa kiertää

joko Alakylän ja Rudon kautta tai Maunulan ja kirkonkylän kautta koululle. Kiertomatka olisi merkittävä. Tämä ei lisäisi Potilan ja lähialueen viihtyvyyttä, eikä innosta lapsiperheitä muuttamaan tänne. Eli tämä kouluasia tulisi myös huomioida päätöksenteossa.

Lisääntynyt meluhaitta vaihtoehdoissa 1 a ja b, sekä 2c mietityttää myös.

Eli mikäli vaihtoehtoja 1a ja b tai 2c lähdetään miettimään, niin kaikki yllämainitut kohdat tulee ottaa huomioon päätöksenteossa. Mietintään tulisi ottaa myös alkuperäinen suunnitelma eritasoliittymästä huoltoasema Nesteen kohdille.

## **Mielipide 12**

Vaihtoehto 1a: Praskitien liittymän poisto aiheuttaa meille usean kilometrin kiertotien asiointissa esim Laihian kirkolle. Viljelysmaidemme vuokramiehen tilakeskus sijaitsee Vaasantien ...puolella, joten maillemme kulku joudutaan tekemään uuden eritasoliittymän kautta. Havainnekuvasa la koillisesta lounaaseen ei näy liittymää Tulisaarentiestä Praskintiehen, eikä vanhaan Karkkimalantiehen.

Vaihtoehto 1b: Eritasoristeyksestä Laihian suuntaan menevä uusi tie joen yli mentyään lohkaisee joen rannassa ja Praskintien itäpuolella olevat peltolohkomme pahanpäiväisesti. Uuden tien eteläpuolelle jäävien pajojen viljely muuttuu lähes mahdottomaksi. Kulku maillemme vaikeutuu erittäin hankalaksi, ja viljankuivaamot jäävät uuden ja vanha tien väliin. Uuden tien eteläpuolelle jäävä alue ja joen rannassa oleva lohko ovat aluesuunnitelmassa asuinrakennusalueita. Tämä tielinjaus pilaa täysin mahdollisuudet tulevaisuuden rakentamiseen. Moottoritien läheisyys aiheuttaa meille selvästi meluhaittoja ja mahdolliset meluesteet pilaavat täysin kylämiljöön.

Käsityksemme mukaan vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c ovat kokonaisuutta ajatellen selvästi järkevämmät toteutettavaksi. Emme ymmärrä miksi vaihtoehdoissa 1a ja 1 b tullaan vanhaa tielinjaa ja sitten yhtäkkiä tehdään parin kilometrin matkalla mutkat pelloille ja palataan takaisin vanhalle linjalle. Näin pilataan monen tilan viljelysmaat ja kylämiljöö sekä hankaloidaan normaalia elämistä.

## **Mielipide 13**

Enligt flera av oss invånare i Mussmo, Pundars och Rimal är alternativ 2a 2b 2c lika dåliga, och de sämsta alternativen eftersom:

- jordbruket förstörs och försvåras
- skogsbruket förstörs och försvåras
- orörd, djurrik, fridfull landsbygd förstörs
- fridlysta arter störs och kan försvinna
- forminnet kan skadas
- det är det dyraste alternativet, och blir säkert dyrare med tanke på lermarken och sura jordar som skall åtgärdas
- det har största konsekvens på fastigheter, och flera generationers livslånga verk förstörs och försvåras

Personliga frågor:

- Riksväg 3 är redan en fullt fungerande väg, men kan självklart förbättras.
- Varför leds inte långsam trafik in på byvägar?
- Varför byggs inte omkörningsfiler på befintlig väg?
- Varför byggs inte en parallell väg bredvid den befintliga vägen, som gjordes från kvevlax-stormossen?

i 7 landskap och kulturmiljö:

Varför är bilderna 7-2, 7-3, 7-5, 7-7, 7-8, 7-9, 7-10, 7-11, 7-12, 7-13, 7-18, 7-19, 7-20, 7-21, 7-22, 7-29 fotade en mulen, dimmig och allmänt tråkig mörk vinterdag, och inte på sommarhalvåret när allt står i blomm, som i t.ex. 8.4.1 figur 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6, 8.20?

i 7.5-konsekvenser för landskap och byggd kulturmiljö:

Varför är det skrikiga nyanser av lila/rosa i 1a 7.5.2 och 1b 7.5.3, detta anser jag vara så att det ska skära sig från terrängen och verka dålig, medan i 7.5.4 2a är harmoniskt gul och 7.5.5 2b nästan helt försvinner i terrängens karta (se t.ex. figur 7-40 och 7-42) detta anser jag vara med flit för att det skall verka som att inget skulle ändras om detta vägförslag skulle genomföras. Även 2c figur 7-49 så är det en väg nästan helt bortgömd om man inte är väldigt observant.

Personliga åsikter:

Förbättra och underhåll (vilket verkar svårt) befintlig väg.

1a och 1b är billigare och går snabbare att färdigställas.

2a 2b 2c Varför skall åkrar, gårdar och familjer drabbas för att det skall gå någon minut snabbare att köra?

På befintlig väg är det rusningstrafik 1 timme på morgonen, och en timme på eftermiddagen, känns onödigt att kosta på allt mellan 91 till 147 miljoner euro.

2a 2b 2c varför splittra åkrar och förstöra orörd natur och landsbyggd för nästa generations lantbrukare, det kommer bli väldiga omvägar för att ta sig från en sida motorvägen till den andra, till de små åkerbitarna som lämnar kvar i såna fall. 1a 1b är väl något smartare alternativ med tanke på att åkerantalet som skulle splittras är betydligt mindre och det skulle endast ta på en av åkerkanten för de flesta. Det som skulle splittra åkrarna minst och beröra människorna som bor runtom är ju att fortsätta som det är, med alternativ 0, vilket fungerar varje dag sedan vägen byggdes.

Alternativ 0 är ett självklart alternativ.

Alternativ 1a och 1b är naturligtvis en liten förbättring, men fortfarande skulle det gå att förenkla så att mindre skulle drabbas av vägen.

Alternativ 2a, 2b och 2c har störst negativ inverkan på allt och alla och är fullkomligt idiotiskt planerat.

Det blir inte flera åkrar på landsbyggden, bara mindre!

#### **Mielipide 14**

Undertecknade representanter för invånare i Helsingbyområdet vill efter det vi tagit del av MBK-utredningen gällande förbättring av trafikförhållandena på RV 3 Vikby — Laihela fortsättningsvis starkt framhålla att vi med stöd av ett 50-tal fastighetsägare i området förespråkar alternativ 2 A.

Enligt vår mening är det av yttersta vikt att Helsingbyområdet även i fortsättningen förblir som en helhet utan en motorväg som delar området i två delar. En helt ny dragning av vägen enligt alternativ 2 A ger även goda möjligheter att planera Helsingbyområdet och utnyttja befintligt vägnät vilket kan vara av yttersta vikt med tanke på redan planerade Gigafactoryområdet, samt de tilläggsområden som kommunen anskaffat för framtida bruk.

Vi har reagerat speciellt på att man från planeringshåll håller en ombyggnad av nuvarande sträckning som "mest sannolik" vilket går emot både markägarnas åsikt och den sträckning som Landskapsplanen förespråkar.

#### **Mielipide 15**

Konsekvenserna för samhällsstrukturen i området: Även om syftet med detta omfattande vägprojekt enligt riksomfattande mål antagligen är att förbättra och försnabba trafikrörelser och -flöden förbi området bör även konsekvenserna för det samhälle som finns invid de olika alternativen bedömas och beaktas i tillräcklig omfattning.

Tillgänglighet till närservice och områdets trafikflöden: När man läser konsekvensbedömningen kan man lätt att tro att man genom att flytta vägen söderut enar Helsingby som byasamhälle och kommundelcentra. Oavsett vilket vägalternativ som förverkligas så kommer delar av Helsingby fortsättningsvis finnas på södra sidan av vägen (bosättning längs bl.a. Rimalvägen och Pundarsvägen), varför det krävs tillräckligt med förbindelselösningar för att befolkningen på ett säkert och enkelt sätt når de serviceställen som finns i byns centrum, såsom dagvård och skola. På södra sidan av riksväg 3 bor många barnfamiljer. Båda dessa vägar bör genom över- eller underfart knytas ihop med områdets centra. Delområdet Helsingby/Toby är ett av Korsholms fem delcentra med mål att öka bosättningen. En planskild korsning med ramper till och från området är absolut nödvändig för en hållbar utveckling av framtida trafikströmmar.

Bullerbekämpningen: I den fortsatta planeringen bör ingå effektiva åtgärder för bullerbekämpning, i synnerhet för det område där man i konsekvensbedömningen konstaterar att "Samverkande buller uppkommer tillsammans med bullret från Vasa flygplats i alternativ 2a–2c vid vissa bostäder nära flygfältet." "I alternativ 2a, 2b och 2c blir konsekvenserna för både landskapet och den byggda kulturmiljön av stor negativ betydelse. De största konsekvenserna orsakas av att huvudvägsträckningen löper över ett vidsträckt öppet åkerområde." Eftersom bullerbekämpning för luftbuller är så gott som omöjligt att förverkliga så bör gränsvärdet för vägbullret sänkas under normala riktvärden för att dämpa det ackumulerade bullret i ett landskap där bullret färdas mycket långt utan hinder pga dess öppna karaktär. Användandet av kombinerade och tillräckliga bullerskydd som passar in i landskapsmiljön ska förverkligas enligt bästa möjliga teknik för att underskrida gränsvärden med råge.

Miljövärden i området: "Konsekvenser av stor negativ betydelse uppkommer då alternativen 2a, 2b och 2c dras över ett vidsträckt öppet åkerområde och byggnader hamnar under eller i närheten av vägen. I alternativ 2a och 2c uppkommer också stora negativa konsekvenser för naturen och naturens mångfald"

Denna beskrivning känns oroväckande. I området trivs älg, vitsvanshjortar och rådjur. Även lodjur och varg rör sig i området. Området är viktigt för stora flyttfågelbestånd och det märks att det finns ett mångfald av olika arter i området. Vi upplever att bedömningen av konsekvenserna för naturens mångfald inte utretts i tillräcklig omfattning och att det finns all anledning att genom fältobservationer få en uppfattning om bl.a. olika flyttfåglars rörelser i området. I projektet måste också viltjurens möjlighet att röra sig till och från kusten bedömas utgående från att det redan finns viltstängsel från nuvarande motorvägs början in mot Vasa centrum och därifrån ytterligare norrut till Kvevlax. Ett tillräckligt antal **för viltjuren anpassade viltövergångar/undergångar** bör förverkligas i detta område med beaktande av redan existerande viltstängsel för befintlig motorväg.

Vägalternativen: Vägalternativen 2 a-c borde kompletteras med ett d-alternativ som dras närmare nuvarande riksväg 3 och invid befintlig kraftledningslinje, för att undvika ytterligare minskning av åkermark och minimera antal bostäder som hamnar under den nya vägen. Vägplaneringen bör göras så att riksvägen i ett senare skede kan förlängas förbi Laihela centrum också, där ju hastigheten är betydligt lägre än i det nu planerade området. Ifall syftet är att försnabba trafiken mellan Vasa och Tammerfors är det märkligt att vägen inte dras förbi Laihela centrum också. Det finns mycket som kunde förbättra nuvarande vägsträckning också, fler underfarter och funktionella bullerskydd för de mest utsatta fastigheterna längs nuvarande riksväg 3 t.ex.

## Mielpide 16

Alternativ 0: Förbättring av befintliga vägen.

Ett fullt acceptabelt alternativ. Kanske med rondeller och omkörningsfiler.

Alternativ 1: Jag motsätter mig alternativ 1 p.g.a. den nya informationen som har framkommit med flera parallella vägar som dessutom är ritade rakt över min spannmålstork samt åker. Det blir omständigt att kunna röra sig smidigt med jordbruksmaskinerna och alternativ 1 blir en korridor mitt genom byn som vi i Helsingby inte har någon som helst nytta av.

Om alternativ 1 blir av kräver jag att det byggs en ny spannmålstork samt silo ...innan den nuvarande rivs.

Som jordbrukare yrkar jag på att få motsvarande mark på annat närliggande, lämpligt ställe, alternativt full ersättning för de områden som hamnar under vägen. En stor åker är betydligt mera värd än de små marker som blir kvar efter vägen byggs. Jag yrkar dessutom på ersättning för men - de kvarvarande åkerlapparna blir svårskötta med dagens stora maskiner.

Alternativ 2b, 2c: Ett fullt acceptabelt alternativ som jag kan godkänna.

Jag ser helst att Middashult-skogen inte berörs av vägen, eftersom det är en mycket trivsamt, rolig gammal skog med historia. Där finns även rikligt med djurliv, svamp och bär. Jakt med hund bedrivs också i skogarna i området vilket är mycket viktigt med tanke på viltolyckor och planteringar. Skogen är även ett förnygringsområde för lodjur.

Avslut: Hoppas på ett beslut snarast så att jag kan planera framtiden med jordbruket.

### **Mielipide 17**

Asumme Laihialla ...omakotitalossa kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla alueella. Nyt kaikki suunnitelmassa esitetyt vaihtoehdot, joissa uutta tiestöä rakennettaisiin nykyisen valtatie eteläpuolelle (mukaanlukien sekundääritiet) rikkoisivat peruuttamattomasti kulttuurihistoriallisia alueita useassa kohdassa. Olemme asuinpaikkaa valitsemme päätyneet nimen maan rauhalliseen maalaisympäristöön mitä tämä alue nykyisellään edustaa ja emme halua, että uudet tiejärjestelyt rikkoivat tätä idylliä.

Mikäli tiejärjestelyjä on kuitenkin tehtävä, toivomme että ne suunniteltaisiin nykyisen valtatie paikalle parantamalla ja kehittämällä sitä edelleen.

### **Mielipide 18**

Asumme Laihialla ... alueella, jota moottoritiekehityshanke koskettaa ja palautteemme koskee erityisesti vaihtoehtojen 2a ja 2b mukaista ratkaisua.

Mikäli moottoritie tullaan rakentamaan Laihialle, sen sijoittaminen vaihtoehtojen 2a ja 2b mukaisesti olisi mielestämme todella huono ratkaisu. Moottoritie tarvelisi maisemallisesti merkittävän kulttuuri- ja maiseman Kupperlantien, Rudontien ja Kaarluomantien seudulla, jossa mm. Laihian Nuukuuren museo sijaitsee, sekä aihauttaisi asuinalueille merkittävät äänihaitat. Alueella on paljon omakotitaloja, jotka on suunniteltu maaseudun rauhaan. Omaan asumismukavuuteemme aiheuttaisi myös täysin kestävämmältä vaikuttavan muutoksen... Olemme talon sijainnin valinneet yksityisyyden ja luonnonrauhan vuoksi ja satsanneet siihen omaisuuteemme.

Luontevinta kuntalaisen ja asukkaan näkökulmasta olisi, että mahdollinen moottoritie toteutettaisiin mukaillen nykyistä valtatieta mahdollisimman pitkälti. Tällöin muutokset maisemallisesti, aluerakenteellisesti ja äänenmelutasoihin olisivat vähäisimmät. Tämän uskoisi olevan myös kustannustehokain ratkaisu. Myös nykyinen vastavalmistunut tienparannusinvestointi tulisi parhaiten hyödynnettyä tällaisessa ratkaisussa (vaihtoehdot 1a ja 1b).

### **Mielipide 19**



Det behövs inte byggas någon motorväg utan brädda den befintliga vägen eller bygg omkörningsfiler istället. Tillåt att sakta gående fordon får använda cykel och gångbanan istället. Dessutom blir hastigheterna alldeles för höga. 80 km/ timme räcker bra.

Markägarna har inte blivit hörda gällande åkermarken. Jag tycker att det är markägarna och invånarna som borde höras från Korsholms sidan eftersom att det är vi som är de stora förlorarna om en motorväg byggs, invånarna från Laihela drabbas inte lika hårt.

På vems initiativ är det att en motorväg skall byggas? Som jag ser det så är det onödigt att bygga nya vägar utan ta hand om de befintliga vägarna så att de är i körbart skick. Det är stora summor i omlopp 95 miljoner till 149 miljoner det dyraste alternativet om det ens räcker till. Som aktiv jordbrukare så blir det dyrt ekonomiskt att ta hand om ett skifte på 1ha -3ha när åkern är kluven mitt i tu. Dessutom kan det hända att vi bönder har lån på de åkrar som vägen skall byggas på.

Om en ändring ska göras så bredda den befintliga vägen.

Förstod att Kommunstyrelsen i Korsholm hade gått in för alternativ 2. I deras beslut kommer det inte fram om det är a b eller c alternativet.

Alternativen: 2c förstör mindre hus än de andra alternativen och är det billigaste alternativet 2a Intill forngravarna finns även flygekorrar och ett rikt djurliv med rovfåglar och lodjur.

Vi som bor på den norra sidan av den nuvarande vägen kommer att få problem när vi skall över till den södra sidan av vägen till vår åkermark. Dessutom kommer motorvägen att dela Helsingby i 2 delar och det är för stort ingrepp i naturen och i miljön. Om vägen byggs så är nog minimikraven att det finns en under eller överfart vid Pundarsvägen och Helsingbyvägen så att jordbrukarna och invånarna kommer över till den södra sidan samt bullerskydd. Att vi som bor på norra sidan av Helsingby först ska köra en omväg som byggs från Ruto är helt och hållet en dum ide vi vill inte ha omvägar därför att det har betydelse för vårt arbete vi vill inte köra långa omvägar vår tid är dyrbar och det blir mera kostnader i bränsle.

Att förstöra miljön och lantbruksmarken genom att dra en motorväg genom odlingsmarken är inte okej, samtidigt som invånarantalet växer och matbehoven ökar. Den odlingsmarken som hamnar under asfalten är brukad odlingsmark och kan inte användas mera.

## **Mielipide 20**

Vt3 Helsingby-Laihia tiesuunnitelmakartoista puuttu meidän omakotitalo, jonka rakensimme 2019-2020 .... talomme on aika lähellä suunniteltua tietä.

## **Mielipide 21**

Haluan kommentoida Laihian moottoritie -hanketta... Vuosi vuodelta arvostan yhä enemmän ja enemmän suomalaista maajussia, hänen utteruuttaan, ja lisäksi Pohjalaista aakiaa laakiaa maise-  
maa, josta monen on vaikea irrottautua lähtemällä asumaan muualle päin Suomea.

Nyt on kuitenkin iso huoli mielessä tämän 3-tien laajennushankkeen takia. Kaavaillut tievaihtoehdot 2a ja 2b kulkisivat omien peltojeni halki Kupparlassa, mikä toki ensinnäkin veisi palan maistani, mutta lisäksi hankaloittaisi moottoritien toiselle puolelle jääville peltosaroille pääsyä. Etäviljeijän ja muutenkin ahtaalle puristetun maajussin elinkeinoa kuristettaisiin entisestään. Ja tiedän etten olisi ainoa maajussi Laihiällä, jolle nämä 2-vaihtoehdon linjaukset toisivat paljon lisäharmeja.

Vaikka tuo peltojeni rikkominen toisi eniten henkilökohtaista harmia minulle, niin suren kuitenkin ehkä vielä enemmän tuota mahdollista maalaisidyllin ja pohjalaisen mielenmaiseman, isojen peltoaukioiden menettämistä. Koska sitähän nuo vaihtoehdot 2a, b, c tekisivät. Lisäksi ne tarvelisivät varsin

tehokkaasti Kupparlantie museonmäen ja sen lähitienväen miljööseen. Näitä arvoja ei kerran ne rikottu-  
aan voisi ikinä enää saada takaisin. Vaihtoehto 2c säästäisi sentään vähän paremmin Kupparlassa  
ja Maunulan asuinalueita, mutta lännempänä sekin rikkoo ikävästi vanhaa koskematonta pelto-  
maata.

Lisäksi ajattelen niinkin, että olisiko reilua tärvätä iso pala arvokasta maalaismaisemaa sen vuoksi että  
ajoaika lyhenee muutamalla minuutilla. Mitkä arvot ovat tärkeitä? Se, että liikenne sujuu hieman  
paremmin, vaiko se, että ihminen ja luonto voi paremmin. Eikä ajoaikakaan edes lyhenisi verratta-  
essa 2-vaihtoehtoja ykkösiin, itse asiassa toisin päin, koska 2-vaihtoehdot taisivat olla pari kilometriä  
pidemmät kuin ykkössuunnitelmat. Entä se, halutaanko tukea vai hankaloittaa kotimaisen ravinnon  
tuotantoa? Laihia pelot ovat erinomaisia, etelä-Suomen pelkoihin verrattavia viljaaitoja. Kuinkahan  
monta hehtaaria peltoaalaa jäisi etenkin vaihtoehtojen 2a-c alle?

Kun luin raporttianne eri vaihtoehtojen haitoista, tulikin itse asiassa sellainen vaikutelma, että eihän  
noissa 2-vaihtoehtoissa olisi mitään järkeä toteuttaa. Ne toivat lähes jokaisella mittarilla eniten va-  
hinkoa. Ne tärvelisivät eniten maisemaa, aiheuttaisivat eniten harmia luonnolle, jättäisivät alleen eni-  
ten koteja ja muita rakennuksia, tärvelisivät kulttuurimaisemaa, kulkisivat liito-oravien reiteillä, jne,  
jne. Ja olisivat lisäksi huomattavan paljon kalliimpia kuin vaihtoehdot 1a ja 1b. Erityisesti vaihtoehdot  
2a ja 2b olivat reilusti muita kalliimpia.

Ja kun maalaisjärjellä ajattelee, niin onhan se tie, joka tulee täysin uuteen paikkaan huomattavasti  
dramaattisempi muutoksen tuoja ympäristöönsä monella taholla, kuin tie, jota vain laajennetaan van-  
halle paikalleen. Ihmiset, jotka jo asuvat ison tien varressa, ovat tottuneita siihen, eikä muutos moot-  
toritietä ole niin ratkaiseva muutos. Toisin taas ne, jotka asuvat idyllisessä maalaismaisemassa, ja  
ovat siihen tottuneet, tai ehkä juuri siksi niille asuinsijoille hakeutuneet, joutuisivat todella suuren,  
ankean muutoksen eteen, kun ikkunan alla pellon sijaan olisikin moottoritie. Se, että naapurustoon  
vedetään pienempää kylätietä, ei ole niin raju muutos. Ja jos vaihtoehdoista 1a tai 1b jompi toteu-  
tuisi, niin ymmärtääkseni uusia tielinjauksia tehtäisiin vain noin 4km, nekin pienempiä yhdysteitä.  
Vaihtoehtoissa 2a ja 2b koko 14 kilometriä uutta moottoritielinjausta tulisi puolestaan uuteen paik-  
kaan, ja lisäksi toki pienemmät liittymätiet. Näissä kahdessa on ihan valtava ero ihmiselle, joka asuu  
siellä!

Me näimmekin täällä Kirkkonummella kymmenisen vuotta sitten sen vaihtoehdon, että valtatie 51  
Espoon rajalta tänne Kirkkonummelta laajennettiin moottoritietä juurikin niin, että moottoritie laajen-  
nettiin entisen tien paikalle, toinen puolisko entisestä tiestä saaden. Silloin jo ajattelin kuinka fiksumia  
ja näppärää laajentaminen oli, kun ei tarvinnut sotkea usean ihmisen asioita uusilla tielinjauksilla.  
Toimisi varmasti siellä Laihihallakin.

Faktahan on se, että vaikka kyse on valtatiestä 3, ei autotiheys siellä Pohjanmaalla ole lähellekään  
sama kuin täällä etelän päässä. Lisäksi näin korona-aikaan mietityttää sekin, tuleeko etätyöskente-  
lystä yhä suositumpaa, eikä liikennemäärä kasvakaan kuten kuvitellaan??

Suuremmat haitat tievaihtoehtoista 2a-c 1a-b:hen verrattuna olivat lähinnä rakennusteknisiä, vesis-  
töihin liittyen. Luottamukseni suomalaiseen insinööriin on kuitenkin niin suuri, että uskoisin heidän  
osaavan laskea rakentamiseen liittyvät asiat sellaisiksi, että haittaa tulisi mahdollisimman vähän.

Itse olen ehdottomasti sitä mieltä että vaihtoehdot 1a tai 1b olisivat ehdottomasti järkevämät toteu-  
tusvaihtoehdot kuin vaihtoehdot 2a-c, mihin te monessa tutkimuksessannekin olette ikään kuin pää-  
dyttekin.

## **Mielipide 22**

Uudet pelloille rakennettavat tiet aiheuttavat vinoja kulmapaloja peltoihin haitaten pahasti viljelyä.  
Tämä tulisi olemaan pysyvä haitta koneiden käytössä sekä pinta-alan menetys ja negatiivinen vai-  
kutuksen kulttuurimaisemaan. Tästä syystä kannatan suunnitelmaa 0.

### **Mielipide 23**

Haluan julkituoda tässä kirjallisessa mielipiteessäni sen, että vaadin ehdottomasti ko. tiehankkeessa hylättäviksi vaihtoehdot 2a, 2b ja 2c.

Kaikki em. vaihtoehdot pilaavat valtavalla melukuormituksella asuinalueeni ns. Kupparlanmäen, pitalen sen ympäristön, visuaalisen näkymän ja aiheuttaen hirvittävän meluhaitan, joka on jatkuvaa. Myös kiinteistöjen arvo laskee moottoritien läheisyyden vuoksi ja kaikkalainen mukavuus ennen niin rauhallisesta ja idyllisestä mäestä häviää. Ihmisten asuinmukavuuden romahtaessa myös erilainen linnusto ja alueen muu eläimistö häviää.

Toisekseen järkyttävän älyttömät tiesuunnitelmat rikkovat hienot viljelyspellot tilkkutäkeiksi, joilla ei ole enää arvoa kenellekään. Käsittämätöntä välinpitämättömyyttä alueen viljelijöistä ja ruokatuotannosta nuo suunnitelmat. Älyttömiä työpöydällä mistään piittaamatta piirrettyjä tiesuunnitelmia, joita ei voi mitenkään ymmärtää tai hyväksyä, vaihtoehdot 2a, 2b, ja 2c.

Mielestäni ainut järkevä tievaihtoehto näissä suunnitelmissa on alkuperäisen tievaihtoehdon levennys moottoritien vaatimaan leveyteen, koska siinä on pienin haitta kaikelle. Hyötynä on lähes valmis tie, jota tarvitsee vain leventää tarpeeksi moottoritien leveyteen ja reunuksiin ja liikenne kykenee kaiken aikaa kuitenkin kulkemaan lähes normaalisti.

### **Mielipide 24**

Ehdotuksemme VT 3 välillä Helsingby-Laihia moottoritien jatketta on 1 ab\_4 (4) pdf koskien Laihian Maunulassa omistamiamme tiloja...